

CALIDAD DEL TRÁFICO EN LA CIUDAD DE PEREIRA: ENTRE LAS  
PRESENCIAS/AUSENCIAS IMAGINADAS

PRESENTADO POR  
HUGO NELSON VARGAS DUQUE

Para optar al título de  
**Magíster en Comunicación Educativa**

Directora

**OLGA LUCÍA BEDOYA**

DOCTORA EN CIENCIAS POLÍTICAS

UNIVERSIDAD SANTIAGO DE COMPOSTELA  
(ESPAÑA)

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE EDUCACIÓN

PEREIRA 2017

Nota de aprobación

---

---

---

---

---

Firma de la Directora

---

---

Firma del Jurado Evaluador

Fecha\_\_\_\_\_

## **AGRADECIMIENTOS**

**¡A Dios por su amor infinito para con todos nosotros!**

**A la Doctora Olga Lucia Bedoya, por su paciencia y su generosidad intelectual quien permitió develar los pasos más significativos en los momentos más coyunturales de esta investigación.**

**A mi equipo de trabajo, por su compartir de manera desinteresada y apoyo incondicional, por todos aquellos momentos de discusión constructiva y reflexión.**

## **DEDICATORIA**

**A mis padres quienes son mi orgullo y fuente de inspiración para llevar a cabo lo que me proponga en mi vida. Viejos los amo, gracias por siempre creer en mí.**

**A mi querida abuela Mariela de Jesús Aguirre quien aún por fortuna nos aconseja sabiamente, gracias a Dios por tenerla presente en nuestro hogar llenándolo de felicidad con sus alocadas ocurrencias.**

**A mis hermanos, Juan Guillermo Vargas, Juan Carlos Vargas y Mauricio González, quienes se siempre llevo presentes en mi corazón.**

## Tabla de contenido

Introducción.....	8
1. Pregunta de Investigación.....	6
1.2 Objetivo General.....	6
1.3 Objetivos específicos: .....	6
2. Lentes teóricos:.....	7
2.1 Armando Silva y los imaginarios urbanos .....	8
2.4 Ciudad imaginada, colectivos e imaginarios sociales .....	13
3. Estado del arte: .....	18
3.1 Introducción.....	19
3.2 Percepción: ¿Cómo se comportan los ciudadanos frente al cumplimiento de las normas de tránsito? .....	23
4. Metodológica del proceso investigativo:.....	25
a. Técnicas de análisis investigativa:.....	26
b. Estética del procedimiento .....	28
c. Fase inicial: Conformación equipo de trabajo: .....	28
Paso 1: proceso de recolección de información. ....	29
Deconstrucción y construcción de información a datos.....	31
Paso 2. Conformación de grupos por palabras clave y relaciones.....	34
Paso 3: Sistemática relacional.....	35
Paso 4. Nominación de los grupos contruidos .....	38
Paso 4.1. Enumeración de los Nodos y Sub-nodos .....	39
Paso 4.2. Agrupación de las relaciones por rasgos en común .....	40
4.3. Relaciones entre los grupos contruidos .....	46
4.3.1. Clasificación de grupos de acuerdo con las preguntas del formulario base de Armando Silva .....	46
Paso 5.0 relación de los grupos contruidos.....	53
Paso. 5.1 análisis de información y discusión con los autores.....	55
Paso 5.2 Modelo trídico de encarnación resultante de cada nodo, a partir de la percepción del tráfico en la ciudad de Pereira. ....	65
¿Cómo se encarna ese ciudadano en el tráfico de la ciudad con respecto a los índices? .....	69
Paso 5.3 La ciudad de los ciudadanos construcción de croquis afectivos .....	74
La ciudad se parece a sus creadores, y éstos son hechos por la ciudad.....	76
6. Conclusiones .....	77

¿Con qué se partió en un principio? .....	77
¿Qué me fui encontrando en el camino? .....	78
Índices presentes que sustentan la percepción de la calidad del tráfico en la ciudad .....	81
El cambio que generó esta investigación en mí.....	84
7. Hallazgos .....	85
8. Reflexiones.....	87
9. Bibliografía .....	90
10. Cibergrafía:.....	94
11. ANEXOS .....	95

## Índice de tablas

Tabla 1 Clasificación de la información por tópicos .....	30
Tabla 2 Clasificación de la información por tópicos.....	31
Tabla 3 Fase 1) filtro de palabra aglutinante “Evitar accidentes de tránsito” .....	34
Tabla 4 Fase 2) filtro de palabra aglutinante “Evitar accidentes de tránsito” .....	31
Tabla 5. Fase 3) Conformación grupos con palabras aglutinantes que tratan sobre el mismo tema.....	32
Tabla 6 Grupos por colores y datos importantes .....	33
Tabla 7 Muestra aleatoria, conformación de grupos.....	34

## Índice de Figuras

Figura 1 Triada de pensamiento .....	16
Figura 2 Fase 4) Creación de ramilletes. Síntesis de palabras aglutinantes y relaciones....	35
Figura 3 Muestras aleatorias grupos aglutinantes .....	36
Figura 4 Recopilación de los ramilletes de los 11 grupos .....	37
Figura 5 Configuración triádica de la Información .....	42
Figura 6 Subcategorías Ciudadanos .....	49
Figura 7 Subcategorías de ciudad.....	50
Figura 8 Imaginarios urbanos Ciudadanos y Ciudad .....	51
Figura 9 Triada Imaginarios Urbanos .....	53
Figura 10 Percepción imaginaria.....	60
Figura 11 Nodo 1 .....	65
Figura 12 Nodo 2 .....	66
Figura 13 Nodo3 .....	67
Figura 14 Fantasma Urbano .....	66
Figura 15 Nodo 4 .....	67

Figura 16 Nodo 5 .....	68
Figura 17 Tráfico en la ciudad de Pereira.....	70
Figura 18 Icono, índices, Símbolo Sanders Peirce .....	72

## **Índice de Fotografías**

Fotografía 1 Equipo de trabajo.....	29
Fotografía 2 Muestra aleatoria de recolección en el periódico Diario del Otún .....	33
Fotografía 3 Ramilletes extraídos de lo virtual a lo físico y enumeración de los nodos y sub-nodos.....	38
Fotografía 4 Desfloración de ramilletes.....	39
Fotografía 5 Enumeración por temas afines.....	40
Fotografía 6 Reagrupación de las relaciones enumeradas por rasgos similares .....	42
Fotografía 7 Acordeones de índices.....	44
Fotografía 8 Grupos finales con sus respectivos rotulos .....	45
Fotografía 9 Viaducto, Sentido Dosquebradas-Pereira .....	57

## **Índice de Anexos**

Anexo 1 Ficha Técnica Pereira Cómo vamos .....	95
Anexo 2 Red de ciudades .....	96
Anexo 3 Porcentaje de Peatones y motociclistas Lesionados .....	96
Anexo 4 Satisfacción con los medios de transporte .....	98
Anexo 5 Movilidad satisfacción con los medios de transporte .....	100
Anexo 6 Trayectoria de viajes .....	101
Anexo 7 Percepción del tráfico en la ciudad.....	102

## **Introducción**

El presente trabajo investigativo tiene la intención de identificar los posibles índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios que sustenten la percepción de la calidad del tráfico en la ciudad, configurados en torno a la propuesta de investigación Pereira imaginada 2009, entendida como la extensión del proceso de construcción conceptual y metodológica de los imaginarios urbanos iniciados por el doctor Armando Silva.

A pesar de que existen pruebas porcentuales y graficas estadísticas que califican la calidad del tráfico en la ciudad, en realidad no existen estudios profundos que estén dispuestos a comprender que no se deben simplemente a los índices que, por supuesto se encuentran presentes, sino a la interacción de estos con los ciudadanos. Es decir, la motivación de la presente investigación se concentró en la búsqueda no solo de los (índices, señales, huellas) que demostraron que la calidad del tráfico era regular o no, sino en la relación entre la estadística y la sensación, la encarnación con el dato, los mensajes inteligibles de los ciudadanos y sus construcciones colectivas de percepción.

Es través de los lentes teóricos de la fenomenología de Charles Peirce que se concibe esta investigación, abordando tres conceptos teóricos: Primeridad, segundidad y terceridad, así como, ícono, índice y símbolo. Analogía que construye Silva a partir de esta tricotomía: Ciudad (primeridad), Ciudadano (segundidad), Otriedades (terceridad).



En los capítulos 1, 2 y 3 se presenta la pregunta de investigación, lentes teóricos y estado del arte; donde se relata el por qué se escoge este tema de investigación y que se ha efectuado en materia, posteriormente el capítulo 4 habla sobre la metodología y la estética del procedimiento, trata de las técnicas de análisis de la información. El capítulo 5 hace mención sobre la discusión con los autores y el modelo trídico de encarnación resultante a partir de los nodos principales, finalmente se presentan las conclusiones, donde se expone el hallazgo de los índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios (Pereira cómo vamos, periódicos) acerca de la percepción que se tiene sobre la calidad del tráfico en la ciudad Pereira en marco del macro proyecto de Pereira imaginada.

## **1. Pregunta de Investigación**

¿Desde el modelo tríadico de encarnación de imaginarios urbanos cuáles son los índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios (Pereira cómo vamos, periódicos) acerca de la percepción que se tiene sobre la calidad del tráfico en la ciudad Pereira en marco del macro proyecto de Pereira imaginada?

### **1.2 Objetivo General**

Identificar los posibles índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios que sustenten la percepción de la calidad del tráfico en la ciudad de Pereira, en el marco del macroproyecto Pereira imaginada 2009.

### **1.3 Objetivos específicos:**

- 1) Distinguir posibles cualidades que afirmen los índices de percepción en los imaginarios sobre la calidad del tráfico.
- 2) Diferenciar posibles temporalidades rutinas y marcas en los imaginarios sobre la calidad del tráfico
- 3) Determinar el modelo tríadico de encarnación resultante a partir de los imaginarios o la calidad del tráfico en Pereira.

## 2. Lentes teóricos:

Es través de los lentes teóricos de la fenomenología de Charles Peirce (1903) que se concibe esta investigación, abordando tres conceptos teóricos: Primeridad, segundidad y terceridad, así como, ícono, índice y símbolo<sup>1</sup>. Analogía que construye Silva (2004) a partir de esta tricotomía: Ciudad (primeridad), Ciudadano (segundidad), Otredades (terceridad).

En palabras de Restrepo (1993).<sup>2</sup> la fenomenología se define como: el estudio de los elementos formales del fenómeno, los universalmente presentes, sin tener en cuenta si corresponde a algo real o no, pues existen fenómenos internos que dependen de nuestros pensamientos y se hacen reales en el sentido de ser real lo que pensamos. (p.71)...Cada fenómeno se manifiesta desde sus categorías de primeridad como posibilidad cualitativa, es sensación pura, distinta de la percepción pura, la voluntad o el pensamiento (p. 82); de segundidad, referida a lo real a lo que efectivamente es, pero que sólo lo conocemos en cuanto ya pasó (p. 84) y de terceridad como medio, enlace, puente que conecta siempre lo primero con lo último, es mediación donde se da el pensamiento y desde allí donde el hombre y el mundo encuentran sentido (p. 93)...Es así como los lentes Peircianos permiten observar al ser en sus tres categorías a través de una línea de tiempo dinámica.

---

<sup>1</sup> Se avanza no sólo para captar una realidad urbana dominante para toda la ciudad, sino que la labor se intensifica para su comprensión en fenómenos aislados, es decir cabe la posibilidad de sectorizar el tráfico en la ciudad de Pereira.

<sup>2</sup> Para enriquecer lo expuesto se recomienda leer el libro Ser-signo-interpretante.

Peirce considera la fenomenología como la ciencia fundante por cuanto no basa sus principios en ninguna otra ciencia positiva, sino que se fundamenta en la matemática pura que es “ciencia incondicional o hipotética en tanto busca descubrir no como son los datos sino como podrían supuestamente ser en este u otro universo”

En efecto es válido destacar el pensamiento de la fenomenología “Como primera tarea de la filosofía, la fenomenología se dedica al análisis de todas las experiencias con el objetivo de “desenredar el nudo de lo que aparece para devanarlo en sus formas distintivas” sin embargo es importante aclarar que “La fenomenología no se preocupa por la correspondencia entre los fenómenos y la realidad”.

## **2.1 Armando Silva y los imaginarios urbanos**

La teoría de los imaginarios urbanos que Armando Silva describe como una "nueva antropología del deseo ciudadano" no busca verdades contrastadas, sino creencias compartidas (construcciones sociales). "Es una teoría", explica Silva, "que parte de la convicción de que la experiencia urbana contemporánea no es genérica, sino que está fraccionada y que, por tanto, en una ciudad hay muchas ciudades formadas por distintos puntos de vista urbanos. Según la acepción del Investigador Martínez<sup>3</sup> (1998), “Cada parte al formar una realidad<sup>4</sup> de una nueva realidad, toma en si misma

---

<sup>3</sup> Es Doctor en Pedagogía por la Universidad Pontificia Salesiana de Roma con Especialización en Psicología Educativa. Está Licenciado en Filosofía, Psicología y Educación, y cursó sus estudios en las Universidades de Turín, Roma, Oxford, Munich y Central de Venezuela.

<sup>4</sup> La realidad es construcción, es decir nunca accedemos a lo real sino a sus representaciones. La realidad es una representación de lo real.

algo de la sustancia de los otras, cede algo de si misma y, en definitiva, queda modificada” (la ciudad de los hombres y de las mujeres, de los homosexuales y de los heterosexuales, de los niños y de los mayores, de los ricos y de los pobres”.

Augé<sup>5</sup> (1998) parte del siguiente supuesto, toda ciudad es diversas ciudades a la vez. Todas ellas conforman la realidad urbana, del presente y del pasado, pero difícilmente puede apreciarse en su “totalidad”; ni siquiera los investigadores, aunque lo pretendan pueden lograr elaborar una visión que incluya todas las voces, todas las imágenes, todos los relatos de la ciudad. Esto es cierto no sólo para las enormes ciudades de otros países que se han convertido en megalópolis, también lo es para la ciudad de Pereira que creció en las últimas décadas de manera desmesurada. Los imaginarios urbanos son plurales y polisémicos y, por ello, exigen un abordaje teórico-práctico flexible y multidisciplinar.

En este contexto el doctor Armando Silva, ha construido unos referentes teóricos y metodológicos de trabajo que parten de la semiótica del norteamericano Charles Sanders Peirce “s.f” (teoría del signo), incluye aspectos de las teorías psicoanalíticas propuestas por Lacan, (1935) “concepto de imaginario estadio del espejo” y recoge el legado de la antropología moderna expresado en la fortaleza de su método de campo e incluye además conocimientos actuales de los estudios en comunicación. Éstas se constituyen en las fuentes teóricas y metodológicas que le permiten a Silva desarrollar estudios sobre los ciudadanos en las ciudades de Latinoamérica y parte de Europa. Él centra su preocupación en la construcción de los imaginarios colectivos y las concepciones de ciudad en términos culturales. Reflexiones que sirvieron de lente

---

<sup>5</sup> Es un antropólogo francés nacido en Poitiers en el año 1935, especializado en la disciplina de etnología.

para el abordaje de la presente investigación. Silva<sup>6</sup> se planteó la posibilidad de ser constructores de micro-relatos, que se hacen visibles como producto de los procesos de investigación, los cuales rescatan el sentido de los residuos, rasgos y vestigios que comunican los diversos modos de ser urbano. Surgen entonces, elementos con los que se nutre la idea de un urbanismo ciudadano, al revelar las formas de construcción simbólica y de participación ciudadana alrededor de los usos y las formas posibles de habitar. En este sentido se presenta la necesidad de captar imágenes que poseen el poder de la condensación significativa como emblemas<sup>7</sup> y croquis<sup>8</sup> que permitan el desprendimiento de su potencial, pues hay que entender que no se va tras la ciudad física, sino hacia aquella hecha por la percepción ciudadana. Una ciudad subjetiva que se construye mediante mecanismos psicológicos interactivos entre colectividades ciudadanas. La ciudad de hoy no sólo se ve en edificios calles, parques, plazas, sino también y de manera muy significativa, en los medios: e incluso se piensa en una ciudad que no se observa, o sea, invisible.

En el campo de los imaginarios urbanos, un aporte significativo que ha realizado es la incorporación en el abordaje investigativo de la dimensión estética y artística anclada en lo social, tanto así que Silva (2013, p.181) hace mención en su libro imaginarios, el asombro social, una importante reseña a partir de la lógica de los

---

<sup>6</sup> Investigador colombiano con estudios en filosofía, literatura, en semiótica y Psicoanálisis de l'École des Hautes Études en Ciencias Sociales en París y en Estética de la Università di Roma. Es investigador emérito de la Universidad Nacional de Colombia, y pionero de los estudios urbanos en América Latina desde la implementación de una metodología que trasciende los modelos usados por las ciencias sociales.

<sup>7</sup> Los emblemas participan de la naturaleza estética de una ciudad. Son las figuras que más significativamente expresan y por eso representan su imagen pública.

<sup>8</sup> Los croquis desmarcan los mapas y los hacen vivir al revés. Los mapas son de las ciudades. Los croquis les pertenecen a los ciudadanos

imaginarios urbanos y estrategias estéticas, cuando plantea que en los imaginarios sociales, lo estético es parte del cuerpo vivencial de cada sujeto de la colectividad, son verdades asimiladas como parte de una existencia y, por tanto, se reacciona ante ellos como se hace dentro de una certeza de identidad. Es la manera como las palabras o las imágenes de donde el sujeto constituye las categorías imaginarias se vuelven acción. Al percatarnos que aquello que denominamos imaginarios urbanos<sup>9</sup> posee la condición social de “producir asombro”. Hay entonces producción de imaginarios allí donde una función estética se hace dominante, pero no como arte sino dentro del proceso de las interacciones sociales, que como hecho afectivo se desarrolla de modo comunitario. Por su parte en el arte lo estético está vinculado a la esfera del gusto del placer o de la inteligencia emotiva, si bien también crítica en la contemporaneidad, cuando en la “interacción social” se trata de un juicio, emotivo también, pero sobre la convivencia colectiva. En el arte de los imaginarios están libres de representar una convivencia social, así la obra artística<sup>10</sup> presente unos contenidos políticos explícitos, como lo destacan obras o performances del arte público, dispuestos para que los ciudadanos actúen.

Es interesante ver similitud entre lo estético y artístico en relación con el proyecto investigativo, cuando se aborda hacia aquellas formas expresivas de las cuales participan los ciudadanos y que no son estrictamente individuales o personales, pues toman su carácter colectivo del hecho de poseer una dimensión simbólica capaz de ser entendida por y con otros. Sobre la manera en que la experiencia de la ciudad

---

<sup>9</sup> Se encargan de estudiar los programas sociales donde la función estética se hace dominante como un modo de percibir y de actuar una colectividad.

<sup>10</sup> En palabras de autor Danto (2002) Un trabajo artístico puede verse como cualquier cosa y estar hecho de cualquier material, ¡todo es posible!

puede ser abordada como una experiencia estética. En ese sentido (Manoki, 1992:77) afirma que la “experiencia estética es aquella que se produce desde la facultad de sensibilidad del objeto que la experimenta”. Es la sensibilidad la que unifica, da cuenta, caracteriza, define a la experiencia estética, es decir lo que interesa abordar es, no sólo la esfera de la ciudad concebida, sino más bien la de la ciudad practicada y representada.

Así mismo cabe resaltar la propuesta teórica que contempla la formación de los imaginarios urbanos, los cuales se constituye por la existencia de tensiones que se encuentran interrelacionadas mutuamente. Éste, analiza las ciudades contemporáneas a partir de las relaciones de interdependencias, desde su sentido social como portadoras de cualidades de tipo psicológico y antropológico frente a las ciudades de la modernidad, ancladas en dinámicas culturales con un gran peso del hábito y la tradición. Es fundamental la postura del investigador, respecto de la ciudad contemporánea al reconocer en ella diferentes formas de articulación, el excesivo e indeterminado crecimiento, su fragmentación y las transformaciones de su centro. Es por ello que la teoría de los imaginarios<sup>11</sup> urbanos insiste en la necesidad de realizar sus estudios en el orden del reconocimiento de la enunciación de los sujetos ciudadanos para comprender allí las significaciones colectivas sobre la vida en los contextos urbanos desde determinantes narrativos. Allí mismo los imaginarios urbanos son nombrados como parte de una teoría del asombro social. En la cual se articula lo imaginario y lo racional, el pensar y el ser, el conocimiento y la emoción.

---

<sup>11</sup> Los imaginarios son “independientes de criterios de verdad”, no se discuten, no dependen de un trabajo de aprobación; se aprueban, por ejemplo, gracias a la convicción o la fe. Son válidos en sí mismos y esto es lo que constituye su estatus particular de verdad.



Por medio de lo imaginario se edifican fantasías sociales, irrealidades, destinadas a transfigurar la realidad establecida, a doblar la realidad, por medio del sueño (Carretero, 2006, p.13). Lo imaginario recrea la realidad, actualiza posibilidades de presencia de lo real; es alternatividad, extiende el horizonte de lo conocido como apertura a lo desconocido posible; lo imaginario “coloniza” lo cotidiano, abre las fronteras del pensamiento más allá de sí mismo. En este sentido se conecta con la fantasía para instaurar una gramática connatural a los sujetos y a la sociedad. Lo imaginario utiliza lo simbólico para manifestarse y cuando la fantasía ciudadana hace efecto en un simbolismo concreto (rumor, chistes, representación de catástrofes y tantas evocaciones ciudadanas sobre seguridad, trabajo, etc.) entonces lo urbano se hace presente como la imagen de una forma de ser.

## **2.4 Ciudad imaginada, colectivos e imaginarios sociales**

Entender la ciudad es entender sus habitantes. La realidad urbana va más allá de la visualización de elementos urbanísticos que condicionen nuestras actividades cotidianas, transita por las representaciones, imágenes, imaginarios y usos que a partir de nuestro día a día creamos para sentirnos parte de un lugar. Abordar el tema de la ciudad es ocuparse de los procesos de apropiación espacial y construcción de imaginarios urbanos en el contexto donde se desarrolla la vida urbana. No hay una sola ciudad imaginada, sino muchas maneras de imaginar ciudades. Bajo esta perspectiva Canclini<sup>12</sup> (1997) afirma que además de reunir casas y parques, calles y señales, “las ciudades se configuran también con imágenes, pueden ser las de los planos que las inventan y las ordenan, pero también imaginan el sentido de la vida

---

<sup>12</sup> Néstor García Canclini es un escritor, profesor, antropólogo y crítico cultural argentino.

urbana las novelas, canciones y películas, los relatos de la prensa, la radio y la televisión”.

Cuando se habla de ciudad imaginada, lo imaginario toma una innegable importancia que hace necesario abordar este concepto a partir de múltiples miradas teóricas y autores para tratar de redondear dicho término.

Desde esta perspectiva, el imaginario<sup>13</sup> es un importante instrumento conceptual, que permite comprender los imaginarios de una sociedad o grupo social determinado, pues emplean distintas producciones sociales para sobrevivir y ser transmitidos. Se valen de mitos y leyendas, de lugares, de memorias, de técnicas del cuerpo, de gestos para permanecer y perpetuarse; ellos se difunden, se propagan, se resisten a los cambios bruscos. De ahí que tengan sus modos particulares de transmisión. El término también puede ser especificado en relación con sus contrarios: Lo real y lo simbólico. Lo irreal parece oponerse a lo real, pero siempre es difícil saber si un contenido imaginario no tiene alguna realidad en el espacio o el tiempo. (L. Boia., “s.f”) indica, acertadamente, que lo imaginario es definido por sus estructuras internas, más que por sus referentes y materiales, cuyo carácter real o no es vano determinar.

Una de las características fundamentales de esta formulación es que los imaginarios “hacen aparecer” las representaciones y establecen también los modos de percibir la ciudad; por ende, configuran un recurso cognitivo que no se queda en la mente, sino que encarna en la praxis que constituye lo urbano. Además, esta concepción avanza en identificar el trasfondo del imaginario, porque no lo reduce a la faceta inventiva de

---

<sup>13</sup> El éxito creciente de la palabra en el siglo XX y principios del XXI puede ser atribuido a la desaficción con respecto al término “Imaginación”, entendido como facultad psicológica. Libro Antropología del imaginario.

la fabulación, aunque no desmerece la creatividad con la que opera y vincula la acción de imaginar con el sustrato de lo social, que es el deseo. Se imagina por la necesidad de dar respuesta a algo que está irresuelto y, por ello, es una actividad indispensable para la misma existencia.

No obstante, para el filósofo Wunenburger (2000). Lo imaginario es, entonces, una categoría antropológica primordial y sintética; gracias a él es posible comprender las producciones artísticas de una sociedad y las representaciones racionales que la constituyen, así como el conjunto de la cultura, ya que comprende las imágenes producidas o por producir, las imágenes pasadas y las posibles imágenes.

Cuando Castoriadis (1989), habla de lo imaginario lo entiende como social e histórico. Habla de lo imaginario porque si bien es determinante, es indeterminado. No se lo puede reducir a estructuras lógicas o racionales. Es social, ya que el hombre es hombre en tanto se vincula con otros y arma grupo; es histórico porque lo imaginario se da en el tiempo, en espacios y temporalidades “ubicables”. En ese sentido el aporte de Fernández (2007), toma lo imaginario social como un “conjunto de significaciones por las cuales un colectivo, grupo, institución, sociedad se instituye como tal”. Esta idea, no tiene otra fundamentación que el carácter creativo de lo social y el carácter social del ser humano: “los hombres no pueden existir más que en la sociedad y por la sociedad”.

El concepto de imaginario ha sido abordado por diferentes disciplinas y teorías de las ciencias sociales durante los últimos años, especialmente por la sociología, la psicología social, la teoría política, la historia, la filosofía, el psicoanálisis y la filosofía.

Sin embargo, es Cornelius Castoriadis quien se encarga de precisar el concepto de imaginario social. Castoriadis vincula el término a lo socio histórico, a las formas de determinación social, a los procesos de creación por medio de los cuales los sujetos se inventan sus propios mundos. Una de sus principales propuestas fue la construcción de una ontología de la creación y las condiciones reales de una autonomía individual y colectiva. Se destaca, además, su insistencia en el carácter histórico de la producción social, de las instituciones y valores (Nogueira, 2003, p.6).

Sin embargo, es útil recordar que, el imaginario social, en consecuencia, es una máquina de producción de imágenes de sí misma, tanto colectiva como individual, imágenes de las que derivan prácticas de sí mismo, y en cuya presencia el investigador se afina desde preguntas como éstas: ¿cómo nos imaginamos a nosotros mismos?, ¿cómo nos imaginamos en la colectividad?, ¿qué somos los unos para los otros?

**Figura 1** *Triada de pensamiento*



**Fuente:** Pedro Agudelo: *Una revisión del concepto imaginario y sus implicaciones sociales.*

En relación con las implicaciones de los imaginarios sociales anteriormente mencionadas Castoriadis hace alusión a la creación de significaciones y al ser de las cosas ..."la institución del mundo de las significaciones, como mundo histórico social es ipso facto inscripción y encarnación en el mundo sensible, a partir del cual éste es históricamente transformado en su ser-así".

Estas significaciones<sup>14</sup> y creaciones conforman el imaginario social instituyente... "un mundo de significaciones indefinidamente determinadas"... "En el ser, en lo que es, surgen otras formas, se establecen nuevas determinaciones. Lo que en cada momento es, no está plenamente determinado, es decir no lo está hasta el punto de excluir el surgimiento de otras determinaciones.

Finalmente, como complemento luego de una serie de reflexiones teóricas Armando Silva se centra en las dinámicas del ser urbano, recurrentes a diferentes posibilidades del campo académico para dilucidar las enunciaciones del ciudadano (semiótica, narratología, análisis del discurso...), pretensión que gira hacia el campo de las significaciones sociales y sus intencionalidades, de quien(es) dice(n) algo y que a su vez representa un mensaje de carácter ciudadano de los mensajes.

---

<sup>14</sup> La función de las significaciones es proporcionar un modo particular de respuestas a interrogantes primordiales de un colectivo, por cuanto cada sociedad debe definir su identidad. No se trata de respuestas sino de sentidos encarnados gracias al hacer de un colectivo en sus prácticas sociales.

### 3. Estado del arte:

Un estado del arte significa dar cuenta de los conocimientos existentes<sup>15</sup> sobre una temática seleccionada. En este caso concreto, estamos frente a un estudio sobre la percepción del tráfico<sup>16</sup> en la ciudad de Pereira. Con relación a las investigaciones en el marco de imaginarios de ciudad acerca de este proyecto fue difícil hallar estudios sobre el mismo, de manera que esta investigación abrirá un amplio espectro de posibilidades para futuras exploraciones en este tema, sirviendo de base para futuros proyectos de investigación en la región.

No obstante, se hizo una exhaustiva revisión bibliográfica de documentos, tesis, trabajos, memorias, etc. Que presentaran algún tipo de afinidad con la presente investigación, facilitando la reconstrucción de las representaciones mentales, croquis, y mapas de uso social colectivo con el propósito de analizar la incidencia que tiene la percepción del tráfico en la ciudad de Pereira.

La revisión de la documentación no tiene sus ventajas sin más. En primer lugar, ella ayuda a conocer lo que se ha hecho antes de uno y a hacer justicia a los trabajos de los otros; permite conocer el segundo plano de sus trabajos, de relacionarlos con lo que otros autores ya han iniciado, (Babbie,1986, p.477).

---

<sup>15</sup> Becker, (1986) asume que las ideas, exploraciones, investigaciones que otros han desarrollado esconden también aquellas que han abandonado, ignorado o excluido intencionalmente o por casualidad.

<sup>16</sup>La palabra “Tráfico” se utiliza frecuentemente en el contexto del tránsito vehicular, tanto por técnicos como por los ciudadanos en general. El diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española) la define como “acción y efecto de congestionar o congestionarse”, en tanto que “congestionar” significa “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”, que en nuestro caso es el tránsito vehicular.

### **3.1 Introducción**

Con el constante crecimiento de las ciudades medias (específicamente la ciudad de Pereira), uno de los nuevos desafíos que deben enfrentar estas urbes, es el del tráfico de sus habitantes en los distintos modos de transporte con los cuales el municipio dispone, ya sea de carácter público (buses y el Sistema de Transporte Masivo MEGABUS) o de carácter privado (particulares, motos, taxis, etc.). Por esta razón, la movilidad y el tráfico se han convertido en el eje fundamental de planeación para las metrópolis de hoy y del mañana, asumiendo un rol protagónico en cada administración de las distintas ciudades. En la capital Risaraldense se ha venido incrementando de manera considerable el parque automotriz, mientras que el desarrollo de la infraestructura vial no se ha dado con la misma intensidad. Lo anterior ha llevado a que algunos tramos de la red vial no funcionen de forma adecuada; estos problemas son más notorios en tramos circundantes a centros generadores atractores de viajes como centros comerciales, terminales de transporte, edificios de gran altura, centros universitarios entre otros.<sup>17</sup>

### **Libro Verde UE - Hacia una Nueva Cultura de la Movilidad Urbana**

El impacto del problema de movilidad y congestión ha afectado a todas las ciudades en desarrollo del mundo. El desarrollo trae consigo la reducción de espacio para los automóviles, las personas y la malla vial misma. Por esta razón, en algún momento cada ciudad en progreso enfrenta su propio problema de

---

<sup>17</sup> Para Enriquecer lo expuesto en dicho párrafo se invita a leer el libro Antropología del ciberespacio de Leonela Cucurella (1999)

movilidad, y es precisamente esa diversidad de ciudades, entornos, cultura y demás, lo que ha generado una diversidad de estrategias. El tráfico vehicular es uno de los principales problemas que hay que resolver en los centros urbanísticos. A nivel mundial, se han creado un sinnúmero de instituciones que intentan descubrir maneras eficientes de interrelacionar la estructura de la malla vial con los vehículos e individuos que transitan a través de ella. Muchas de estas instituciones son, en primera instancia, observatorios que permiten establecer una ventana a través de la cual se puede analizar ampliamente el panorama de movilidad en una ciudad u otra.

Fruto de esta preocupación, nace la idea de crear el primer observatorio de movilidad vial para la ciudad de Pereira nombrado: **Grupo de Investigación Sirius UTP<sup>18</sup>** con el cual se busca cuantificar indicadores precisos que permitan conocer el estado real del tráfico en el municipio, esto, con el fin de poder hacer un correcto seguimiento y evaluación de las distintas estrategias tomadas por las autoridades locales en materia vial.

El Grupo de investigaciones Sirius plantea que el hacer investigación sobre el tráfico en la ciudad de Pereira requiere un sistema capaz de medir variables viales y mantener datos históricos de las mismas. este proceso permitirá identificar las variables más relevantes en la movilidad de Pereira y, a partir de ellas, modelar tanto espacial como temporalmente el tráfico. Se podrán hacer entonces simulaciones de diferentes escenarios, aplicar diversas estrategias y políticas a

---

<sup>18</sup> <http://sirius.utp.edu.co/>



esos escenarios y evaluar las estrategias adoptadas en un ambiente controlado. Luego, una vez implementada una u otra estrategia, es posible tener una retroalimentación del impacto real que esta tiene sobre el tráfico.

Uno de los principales argumentos por parte de este grupo de investigaciones es que con la recolección de los estudios realizados y el conocimiento adquirido en el campo de la visión por computador y el procesamiento digital de imágenes, sirve de base para futuros proyectos de investigación en la región, abriendo así muchas otras oportunidades en diferentes campos.<sup>19</sup>

El OMV (Observatorio de Movilidad Vial de Pereira) que actualmente está en desarrollo, es una idea del Grupo de Investigación Sirius de la Universidad Tecnológica de Pereira y cuenta con el apoyo y cofinanciamiento de COLCIENCIAS. La Coordinadora Académica de Transporte de la Universidad Nacional en su presentación en la Primera Jornada Internacional sobre Observatorio de la Movilidad Urbana...afirma que las instituciones académicas, dada su naturaleza, están en capacidad de apoyar al sector público en la consolidación de instrumentos de política como son los observatorios de movilidad. Este OMV es un ejemplo más donde las universidades son pioneras en iniciativas de este tipo.

---

<sup>19</sup> El Observatorio de Movilidad Vial propuesto por el Grupo de Investigación Sirius tiene como objetivo principal brindarles a las ciudades, y en particular a sus secretarías de medir, procesar y almacenar las principales variables del tráfico de la malla vial, tal que, a partir de información continua, se pueda caracterizar y modelar tanto espacial como temporalmente el sistema de tráfico.

Ahora bien, el Área Metropolitana Centro Occidente ha presentado en los últimos años un crecimiento vehicular que está por sobrepasar la capacidad de movilidad en algunos sitios estratégicos como en el viaducto Cesar Gaviria Trujillo, que conecta las ciudades de Pereira y Dosquebradas. Asociada con el incremento del flujo vehicular urbano. A nivel local, es un hecho que en los últimos 10 años la conurbación Pereira Dosquebradas ha estado viviendo un aumento considerable del parque automotor. Concretamente, según datos reportados por el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira (2012), durante el periodo 2004-2012 se ha incrementado en 70,9% el parque automotor de la ciudad lo cual ha derivado en un escenario de congestión vehicular, particularmente en cruces estratégicos para la movilidad

Por su parte la ingeniera Torres (2007) en su tesis titulada: Formulación y evaluación de posibles modelos de crecimiento del tránsito en la ciudad, considera que la modelación consiste en utilizar técnicas estadísticas y variables de tipo socioeconómicas en la región, las cuales reflejan comportamientos relacionados con el registro histórico del tránsito vehicular y que son periódicamente calculados o medidos para construir una base de datos y obtener la adecuación de un posible modelo que permita predecir el tránsito futuro en la ciudad de Pereira cuando no se tengan conteos. La presente formulación, se desarrolla bajo la premisa que el crecimiento del tránsito vehicular en la zona debe estar íntimamente ligado con ciertas variables socioeconómicas como son la población, el número de vehículos matriculados, el Producto Interno Bruto (PIB) departamental y posiblemente PIB Nacional, etc.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, Thomson (2002) en su artículo titulado: La congestión del tránsito urbano: Causas y consecuencias económicas y

sociales ratifica que el tráfico vehicular es la consecuencia de múltiples factores sociales, culturales, económicos y políticos que se presentan en las principales ciudades del mundo. Considerando que el aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil al elevarse el poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, más acceso al crédito, reducción de los precios de venta, más oferta de autos usados, crecimiento de la población.

Lo que es curioso advertir, es que la demanda de transporte<sup>20</sup> es “derivada”, es decir, pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, obedecen a la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, la recreación, el descanso, etc.), todas las cuales se realizan en lugares diferentes.

Como complemento luego de una serie de tesis, artículos y autores, se enseña a continuación una encuesta ilustrativa respecto a la “Percepción” del tráfico en la ciudad, por el informe del programa Pereira cómo vamos<sup>21</sup>.

### **3.2 Percepción: ¿Cómo se comportan los ciudadanos frente al cumplimiento de las normas de tránsito?**

---

<sup>20</sup> Nota: Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas, es decir, seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil son las que hacen un mayor uso del espacio vial por pasajero.

<sup>21</sup> Nota: Pereira cómo Vamos es una Iniciativa ciudadana del sector privado y la academia. En la misma se hallan datos porcentuales, no es posible encontrar percepciones ciudadanas.

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana comparada de la RCCCCV del 2013 se consultó a los ciudadanos si consideran que los residentes de las ciudades se comportan bien o muy bien frente al cumplimiento de las normas básicas de tránsito. Según lo anterior, Manizales, Medellín, Yumbo, Pereira y Cali registran los mayores porcentajes de ciudadanos, por encima del promedio de 21,7, que avalan de manera positiva el respeto de sus semejantes por las normas de tránsito. Por su parte, Bucaramanga, Barranquilla, Valledupar, Bogotá, Ibagué y Cartagena se ubicaron por debajo del promedio.

**Imagen 1** Percepción cumplimiento de normas



**Fuente:** Pereira Cómo Vamos (2014)

Finalmente, el rastreo de información circundante al tema de investigación da la apertura a una serie de inquietudes respecto a cómo abordar el dominio de los datos, teniendo en cuenta que la mayoría de escritos están circunscritos a un enfoque porcentual y netamente cuantitativo. No obstante, cabe mencionar que esta fuerte base de datos numéricos y porcentuales puede ser usufructuada por investigaciones cualitativas con enfoque de los imaginarios de ciudad develando información, reseñas y datos invisibles que sólo pueden emerger mediante la deconstrucción y construcción de colectividades imaginarias.

#### **4. Metodológica del proceso investigativo:**

La presente, es una investigación de los imaginarios urbanos abordada desde el enfoque metodológico cualitativo, apelando al sentido común, a la experiencia personal y a la personalidad misma del investigador. Como todo ser humano, el científico está en conversación consigo mismo, verificando su plan de acción, intentando reconciliar sus contradicciones, apostando a sus intuiciones y experiencias de campo, preparándose para improvisar, cambiar de cuestiones y de conceptos, para confrontar sus ideas iniciales con los datos en la medida en que ellos se presentan. La cuestión de investigación se sitúa en una perspectiva evolutiva y debe desarrollarse según las necesidades de aprendizaje. No obstante, la personalidad del investigador proporciona al tema investigativo un sello distintivo que lleva consigo la consigna de un interactuar constante con la misma<sup>22</sup> (Deslauriers, 2004). La investigación cualitativa<sup>23</sup> puede ofrecer una visión holística y global de la realidad

---

<sup>22</sup> La investigación puede ser definida como un relato que cuenta la experiencia de vida, pues se trata de una obra personal, estimulada por un investigador de tal manera que el contenido del relato exprese los puntos de vista del autor frente a lo que vive de las diferentes situaciones con las que interactúa.

<sup>23</sup> “La investigación cualitativa no es tarea que se asocie a un momento dado en el desarrollo del estudio. Más bien, resulta el fruto de todo el trabajo de investigación”

social: está inmersa en el tiempo real de las personas, no el tiempo experimental del laboratorio,<sup>24</sup> permitiendo encontrar respuestas de la observación sistemática, propias de la orientación científica, hacia un campo creativo de producción de imágenes que rivalizan con aquellas de la realidad factual para así avanzar en la reconstrucción estética de sensibilidades colectivas. Modalidad de investigación desarrollada como abordaje en profundidad de lo particular, evidenciando los imaginarios oficiales sobre la ciudad e intentar deconstruir los mismos con los imaginarios sociales revelados. En investigación cualitativa todo es un asunto de codificación. La codificación designa el desglose de las informaciones obtenidas por observación, entrevistas o cualquier otro medio y su registro. La codificación es un procedimiento de deconstrucción de datos: el investigador toma un elemento de información, lo desglosa y lo aísla, lo clasifica con los otros del mismo género, lo des-individualiza, lo descontextualiza.

#### **a. Técnicas de análisis investigativa:**

Incluyen la conformación de una base de datos sobre:

- 1) Estadísticas provenientes de fuentes oficiales sobre los mismos temas, archivos públicos **(relación y comprensión del dato)**<sup>25</sup>
- 2) Recolección minuciosa de imágenes sobre ciudadanos actuando en sus ciudades y su diario vivir<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Diferencias entre metodología cualitativa - cuantitativa (Deslauriers, 2005, p. 19)

<sup>25</sup> En estas investigaciones se rastrea la información de los imaginarios urbanos por otras fuentes distintas a la sola proyección estadística, por lo que quien lo enfrente debe trabajar de modo simultáneo al menos con otras fuentes de construcción imaginaria: los medios y la prensa, la ciudad virtual, el arte la literatura, la historia y sus narraciones, sus leyendas y mitos. Fuentes: (Pereira cómo vamos, Pereira imaginada, Diario del Otún, Diario la Tarde años 2009-2014)

<sup>26</sup> "Usar la fotografía como técnica para capturar situaciones urbanas, tanto públicas como privadas. Y ya sea porque se recoge de un periódico o revista que las ha captado y el investigador las recupera para su archivo de

- 3) Fichado de obras de ficción que tomaron como objeto de creaciones a la ciudad de Pereira creando marcas de referencia sobre ella misma.

Si bien esta investigación comparte el trabajo sistemático de la lógica con el creativo de la expresión estética, no sólo es posible desarrollar una lectura conceptual de cada una de las etapas, sino también la interpretación estética de las mismas. Los seres humanos somos poseedores de una lógica representativa, que, en conexión con el modelo de los imaginarios urbanos, nos permite comprender las lógicas y dinámicas de los procesos metodológicos.

Los modos como se organiza la información están sujetos a una lógica creativa y estética propia del investigador<sup>27</sup>, cuando se hace alusión a lo estético no solo se habla de belleza sino de estructura. A partir de ella, se establece una relación armónica entre las técnicas de análisis y las informaciones que sistemáticamente se incorporan, teniendo en cuenta aspectos estéticos como las (formas, colores, movimientos, representaciones). Elementos que permiten reestructurar nuevas lecturas del panorama investigativo, traducidas en evocaciones, contrastes, rupturas e impresiones que convocan múltiples posibilidades en las relaciones.

La expresión manifiesta del acto creativo puede entenderse como la dinámica del representar la expresión estética, donde las informaciones son descontextualizadas y funcionalmente desplazadas, pueden ser traspuestas o transformadas a un 'conjunto' o elemento autorreferencial, que representa el proceso de su producción y

---

investigación en ciudad o porque dentro del proyecto de culturas urbanas se dispone la toma misma directamente o bien la consecución de ellas en archivos."

<sup>27</sup> Esta posición se asume cuando el investigador encuentra su propio proceder estético en dimensión a su estructura metodológica, es decir el protocolo de investigación análisis/síntesis (Bedoya, 2014) contiene unos pasos sistemáticos lógicos a seguir, sin embargo brinda la posibilidad a su ejecutante de generar cambios estructurales no sólo en su secuencia, sino en la supresión y/o adición de alguno de ellos.

clasificación. Sin embargo, no se excluye que se proponga un enfoque lógico trial en lo que corresponde a los modos como se organiza la información.<sup>28</sup>

### **b. Estética del procedimiento**

El bello diagrama que describe tan bien las etapas a superar no debe ser tomado al pie de la letra, sino como una indicación de lo que podría ocurrir; generalmente un proyecto de investigación se desarrolla en zigzag (Locke, Spirduso y Silvermann, 1987, p.44-45). El ritmo no es continuo ni unidireccional: todo proyecto está hecho de progresos rápidos, de miradas atrás, de saltos, de esperas angustiantes, de estancamientos, entre líneas en el margen, en las páginas arrojadas al basurero, y en la memoria borrada de los computadores. En fin, se debe contar con los gajes del oficio: una entrevista de grupo convocada y nadie se presenta; después de una entrevista importante la grabadora no funciona y el entrevistador no se dio cuenta sino al final, o la grabación es defectuosa y casi inaudible; un empleado de la biblioteca que toma un capítulo del proyecto como papel de borrador y lo tira a la caneca de basura. En resumen, si todo proyecto de investigación sigue con mayor o menor fidelidad las mismas etapas, estas no se presentan siempre en el mismo orden. El investigador debe prepararse para improvisar, cambiar de cuestiones y de conceptos, para confrontar sus ideas iniciales con los datos en la medida en que ellos se presentan. La cuestión de investigación se sitúa en una perspectiva evolutiva y debe desarrollarse según las necesidades de aprendizaje.

### **c. Fase inicial: Conformación equipo de trabajo**

---

<sup>28</sup> En estas investigaciones se rastrea la información de los imaginarios urbanos por otras fuentes distintas a la sola proyección estadística, por lo que quien lo enfrente debe trabajar de modo simultáneo al menos con otras fuentes de construcción imaginaria: los medios y la prensa, la ciudad virtual, el arte la literatura, la historia y sus narraciones, sus leyendas y mitos.



En el proceso de investigación dirigido por la Doctora Olga Lucia Bedoya<sup>29</sup> se creó un equipo de trabajo conformado por integrantes de distintas profesiones, lo que a su vez le dio un tinte interdisciplinar propio de un enfoque cualitativo, enriqueciendo propuestas, discusiones, abordajes y procesos conceptuales bien nutridos que facilitaron el aprendizaje colectivo.

**Fotografía 1** Equipo de trabajo



**Fuente:** Huberney Hernández Agudelo<sup>30</sup>

En concordancia se estructuró un derrotero de actividades, reuniones y visitas a bibliotecas de la ciudad para crear un listado de medios de comunicación donde se efectuaría la recolección de información que de manera sistemática se tabuló en una base de datos para su deconstrucción y reconstrucción, en la búsqueda de imaginarios sociales.

### **Paso 1: proceso de recolección de información.**

---

<sup>29</sup> Es doctora en ciencias políticas de la Universidad Santiago de Compostela, magister en Lingüística de la Universidad De Antioquia –(UDEA); magister en Lingüística de la UDEA; licenciada en Educación de la Universidad Autónoma Latinoamericana; licenciada en antropología de la UDEA

<sup>30</sup> Contador Público, Estudiante Maestría en comunicación Educativa UTP

“La tabulación de la información y poder cruzar los distintos datos entre sí utilizando programas tales como Word y Excel nos permiten aislar los datos por punto de vista y generar incluso micro procesos de percepción imaginaria según un punto de vista de la misma. Esta organización lógica es la base de la redacción de los imaginarios sociales”

**Tabla 1** Clasificación de la información por tópicos

Año	Mes/tema	TITULAR
2009	ene-06	aumento de lesionados en accidentes
2009	ene-06	señales viales
2009	ene-06	Aumento de lesionados en accidentes de tránsito
2009	ene-07	instalarán reductores en la villa

DESARROLLO DE LA NOTICIA	PALABRA CLAVE AGLUTINANTE	RELACIONES
en pereria preocupa el incremento en el numero de muertes y lesionados durante el año 2008, sin embargo las autoridades de tránsito lograron disminuir el total de accidentes en el municipio	autoridades de tránsito	incremento
	autoridades de tránsito	disminuir
	autoridades de tránsito	accidentes
un total de 800 señales de tránsito verticales fueron instaladas por parte del centro diagnostico automotor de risaralda... la acción tuvo que ver con el fin de bajar los indices de accidentalidad en el departamento	señales de tránsito	indices de accidentalidad
	señales de tránsito	centro diagnostico automotor
...durante el año 2008 hubo un notable incremento en el total de lesionados, cuya cifra superó los 2.000 ...en el año 2007 había un acumulado al mes de diciembre de 1.622 personas lesionadas en accidentes de tránsito.	tránsito	incremento de lesionados
	tránsito	accidentes de tránsito
...con la instalación de 16 reductores de velocidad en el sector de la villa, se espera cesen las carreras de motos por ese sector, con el fin de evitar accidentes de tránsito	reductores	carreras de motos
	reductores	evitar accidentes
	reductores	velocidad

Después de un minucioso periodo de recolección de (material fotográfico,<sup>31</sup> audios, textos escritos etc.), referentes a la **percepción del tráfico en la ciudad de Pereira** en distintas bibliotecas de la capital, se procede a su clasificación y tabulación en una base de datos comprendiendo 6 divisiones (año, mes, titular, desarrollo de la noticia, palabra clave aglutinante y relaciones.

**Tabla 2** Clasificación de la información por tópicos

Año	Mes/tema	TITULAR	DESARROLLO DE LA NOTICIA	PALABRA CLAVE AGLUTINANTE	RELACIONES
2009	ene-06	aumento de lesionados en accidentes	en pereria preocupa el incremento en el numero de muertes y lesionados durante el año 2008, sin embargo las autoridades de tránsito lograron disminuir el total de accidentes en el municipio	autoridades de tránsito	incremento
				autoridades de tránsito	disminuir
				autoridades de tránsito	accidentes
2009	ene-06	señales viales	un total de 800 señales de tránsito verticales fueron instaladas por parte del centro diagnostico automotor de risaralda... la acción tuvo que ver con el fin de bajar los indices de accidentalidad en el departamento	señales de tránsito	indices de accidentalidad
				señales de tránsito	centro diagnostico automotor

**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación Bedoya (2014) texto inédito sin publicar

### Deconstrucción y construcción de información a datos.

Cada noticia referente al tema de investigación se tabulo en orden cronológico ascendente de enero a diciembre (**Año/Mes**), seguido del (**Titular**) de la misma.

<sup>31</sup> Las fotografías también admiten una lectura desde una lógica trial que permite un desarrollo conceptual sobre lo representado para deducir marcas ciudadanas (Armando Silva)

Posteriormente se transcribe una parte estratégica, que describa en sí, el tema que aborda, esta pestaña se nombró bajo el rotulo de **(Desarrollo de la noticia)**, seguido a este paso se analizó detenidamente cual podría ser la palabra clave que abarcará en su totalidad la noticia **(Palabra aglutinante)**, finalmente emergen las posibles **(relaciones)** que existen entre los pasos anteriores. Para este caso en particular surgieron 248 relaciones que son el resultado de un exhaustivo proceso de selección.

Cada tópico tiene un respectivo filtro, con el fin de adjuntar toda la información<sup>32</sup> símil, y poder agrupar posteriormente en categorías<sup>33</sup>. Sin embargo, la subdivisión por filtros permite desglosar cada noticia de manera minuciosa expresando cada despliegue de la misma, es parecida a la dinámica de un rompecabezas, sólo empieza a tomar forma a medida que se avanza en el proceso de ensayo y error, lo que moldea y afila la percepción del o los investigadores que a su vez conversan con el dato y los referentes teóricos que han de consultar.

---

<sup>32</sup> Sólo es posible construir el “dato”, a partir de un proceso riguroso de recolección de información. El dato es el resultado de la distinción y / o construcción de relaciones en el fenómeno a partir del cruce entre información, metodología y teoría. Lo cual implica que el proceso investigativo se constituya en un ingenio intelectual y discursivo. **Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa (Dra. Olga Lucia Bedoya)**

<sup>33</sup> Las categorías son las clasificaciones más básicas de conceptualización, y se refieren a clases de objetos de los que puede decirse algo específicamente.

**Fotografía 2** Muestra aleatoria de recolección en el periódico<sup>34</sup> Diario del Otún



**Fuente:** Periódico Diario del otún

El investigador recogerá informaciones de naturaleza muy diversa: unas le serán inmediatamente útiles, otras serán pertinentes más tarde, otras permanecerán perfectamente inútiles. Es evidente que la astucia consiste en recoger el máximo de informaciones utilizables y el mínimo que no servirán para nada, pero ninguna seguridad está atada a las informaciones que se nos han dado. En sí mismos los elementos de información no dicen nada y dicen todo a la vez: se debe reducirlos, resumirlos, tratarlos y darles una forma que permita agruparlos, compararlos y analizarlos. La constitución de los datos designa el proceso de selección, de simplificación y de transformación de las informaciones brutas. “Es esencialmente por un ejercicio sistemático de clasificación de la información que el investigador logra

<sup>34</sup> Los puntos de vista actúan en la información visual como categoría narrativa desde donde se examinan las distintas imágenes recolectadas como en la realización de fichas para el análisis visual de una imagen en un periódico para estudiar que función narrativa o estética cumple dentro de un texto.



transformar los hechos en datos. El término “datos” está reservado para cualificar la información tratada” (Mace,1988, p.92).

## Paso 2. Conformación de grupos por palabras clave y relaciones

Una vez efectuado el proceso de recolección, filtrado y selección de las noticias de acuerdo con los 6 tópicos mencionados en el paso # 1, se hace necesario agrupar las palabras aglutinantes y sus respectivas relaciones a partir de la distinción de un rasgo común, (ver tabla 7), de las 248 relaciones se extrajo un total de 11 grupos, cada uno de ellos con un color diferencial, conformados y encabezados por palabras claves aglutinantes que hablan de un mismo tema con sus respectivas relaciones.

Ejemplo:

**Tabla 3** Fase 1) filtro de palabra aglutinante “Evitar accidentes de tránsito”

	PALABRA CLAVE AGLUTINANTE	RELACIONES
muertes y lesionados de tránsito lograron unicipio	Ordenar de A a Z	incremento
staladas por parte d tuvo que ver con el f lepartamento	Ordenar de Z a A	disminuir
el total de lesionado	Ordenar por color	accidentes
iciembre de 1.622 tránsito.	Borrar filtro de "PALABRA CLAVE AGL..."	indices de accidentalidad
el sector de la villa, s ; con el fin de evitar	Filtrar por color	centro diagnostico automotor
	Filtros de texto	incremento de lesionados
	Buscar	accidentes de tránsito
	<input type="checkbox"/> conductores	carreras de motos
	<input type="checkbox"/> corredores viales	evitar accidentes
	<input type="checkbox"/> crear alternativas de movilidad	velocidad
	<input type="checkbox"/> derrumbamiento de árbol	
	<input type="checkbox"/> derrumbes	
	<input type="checkbox"/> desembotellar el tráfico	
	<input type="checkbox"/> entidades municipales	
	<input checked="" type="checkbox"/> evitar accidentes de transito	
	<input type="checkbox"/> falta de señalización	
	ACEPTAR	
	Cancelar	

**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

**Tabla 4 Fase 2) filtro de palabra aglutinante “Evitar accidentes de tránsito”**

Mes/tema	TITULAR	DESARROLLO DE LA NOTICIA	PALABRA CLAVE AGLUTINANTE	RELACIONES
ene-11	nueve mil vehiculos esperan el plan retorno en la región	un amplio operativo de control en las carreteras y calles de pereira ha desplegado la policia, durante las 24 horas, con el fin de evitar accidentes de tránsito este denominado "puente de reyes"	evitar accidentes de transito	policía
			evitar accidentes de transito	control de carreteras
			evitar accidentes de transito	tránsito
sep-13	Denuncian calle sin pavimentar	calle 21 con 7a sin pavimentar hace varios meses... la comunidad del sector hace un llamado para solucionar este problema a fin evitar accidentes	evitar accidentes de transito	calle sin pavimentar
			evitar accidentes de transito	comunidad hace un llamado

**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

Cuando se filtra la palabra o frase aglutinante<sup>35</sup> de inmediato la base de datos de Excel arrojará todos los titulares de la noticia que conciernen con dicha palabra, además de todas las relaciones que se desglosan del texto del desarrollo de la noticia, esto permite sistematizar de manera lógica una serie de columnas con un título y sus respectivas relaciones (ver Tabla 5). Este proceso se repite con cada una de las palabras aglutinantes de los titulares de las noticas recolectadas y seleccionadas previamente. Si bien no

<sup>35</sup> Para este caso específico se toma como ejemplo aleatoriamente la frase aglutinante “Evitar accidentes de tránsito”



existe una única vía, es importante protocolizar una estrategia que permita distinguir y / o construir relaciones emergentes en un fenómeno a partir del proceso de análisis / síntesis de la información.

Tabla 5. Fase 3) Conformación grupos con palabras aglutinantes que tratan sobre el mismo tema

<u>Evitar accidentes de tránsito</u>	<u>Falta de señalización</u>	<u>Accidentes de tránsito</u>	<u>Huecos</u>	<u>Incomodidades para el tráfico vehicular</u>	<u>Trampas</u>
policía	alta velocidad de los vehículos	instituto municipal de tránsito	impiden el fácil recorrido	habitantes	ciudad
control de carreteras	peatones	pesimo estado	vehículos	sector ciudadela cuba	motociclistas
tránsito	avenida 30 agosto	bolardos	comunidad	demora de trabajos	comunidad
calle sin pavimentar	Grupo 1	Grupo 1	Grupo 1	monumental hueco	evitar accidentes de tránsito
comunidad hace un llamado	#2	#3	#4	Grupo 1	Grupo 1
Grupo 1				#5	#6
#1					

**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

El grupo # 1 se distingue de los demás por la asignación de un color, en este caso el amarillo. Este está conformado por 6 palabras aglutinantes (1) Evitar accidentes de tránsito (2) Falta de señales de tránsito (3) Accidentes de tránsito (4) Huecos (5) Incomodidad para el tráfico vehicular (6) Trampas, cada uno con sus respectivas relaciones.

El proceso de consolidación por grupos no es tan sencillo como se ve en la anterior tabla, puesto que en ella se ilustra el sumario de los resultados tras un arduo trabajo de preselección de todas las palabras aglutinantes filtradas y transcritas en un orden aleatorio, para así ulteriormente reagruparlas en consideración de un rasgo en común que contempla el investigador en base a su pregunta de investigación<sup>36</sup>.

**Tabla 6** Grupos por colores y datos importantes

<b>Grupo 1</b>		6 palabras aglutinantes	22 relaciones
<b>Grupo 2</b>		3 palabras aglutinantes	13 relaciones
<b>Grupo 3</b>		3 palabras aglutinantes	9 relaciones
<b>Grupo 4</b>		6 palabras aglutinantes	48 relaciones
<b>Grupo 5</b>		6 palabras aglutinantes	25 relaciones
<b>Grupo 6</b>		4 palabras aglutinantes	17 relaciones
<b>Grupo 7</b>		3 palabras aglutinantes	16 relaciones
<b>Grupo 8</b>		2 palabras aglutinantes	6 relaciones
<b>Grupo 9</b>		1 palabras aglutinantes	28 relaciones
<b>Grupo 10</b>		7 palabras aglutinantes	31 relaciones
<b>Grupo 11</b>		3 palabras aglutinantes	25 relaciones

**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

---

36 Esta investigación no pretende instituirse en una práctica que valide las teorías de la correspondencia; sino en un ejercicio cognitivo que tiene como propósito reconstruir y / o construir relaciones emergentes en el fenómeno estudiado.

**Tabla 7** Muestra aleatoria, conformación de grupos

<u>Problemas de movilidad</u>	<u>Carreteras</u>	<u>Corredores viales</u>	<u>Proyecto vial</u>	<u>Vías</u>	<u>Carros y motocicletas</u>	<u>Motociclista</u>
vecinos	autoridades	habitantes	avenida la independencia	deterioro	intensos operativos	intervenciones viales
autoridades pertinentes	campañas	fácil movilización	avenida sur	autoridades correspondientes	freno al parqueo en los andenes	ciudad
evitar accidentes de tránsito	departamento	zona céntrica	movilidad	transitar	instituto municipal de tránsito	incrementar la señalización
<b>Grupo 5</b>	<b>Grupo 6</b>	<b>Grupo 6</b>	problemas de alto tráfico	restricción	calles	moto sobre el carril derecho
			ciudad	tráfico normal	<b>Grupo 7</b>	recuperación y preservación del espacio público
			<b>Grupo 6</b>	problema de educación		mejorar la movilidad
				<b>Grupo 6</b>		<b>Grupo 7</b>

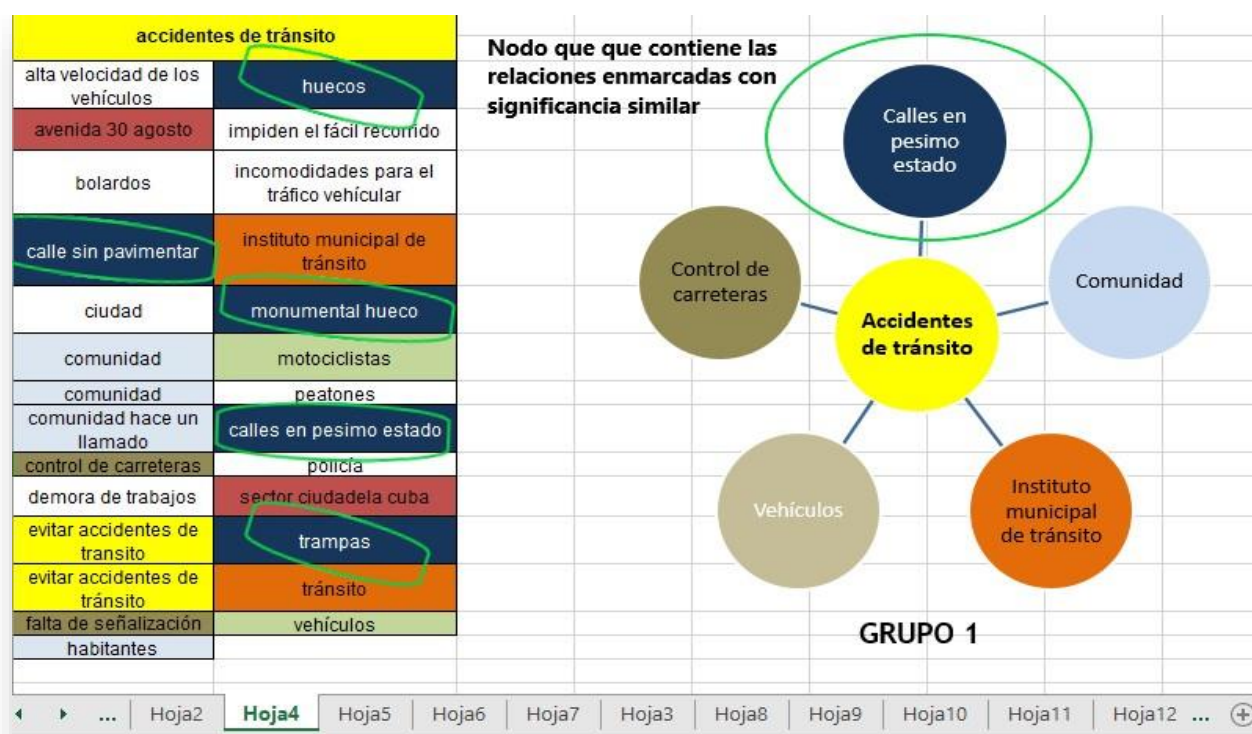
**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

### Paso 3: Sistemática relacional

Teniendo en cuenta que los grupos conformados en el paso # 2 enumerados del 1 al 11 están integrados por un sinnúmero de palabras aglutinantes y relaciones, posiblemente redundantes y con significancia similar, se procede a sintetizarlos en ramilletes “flores” que contengan la información que concierte las categorías filtradas.

Ejemplo:

**Figura 2** Fase 4) Creación de ramilletes. Síntesis de palabras aglutinantes y relaciones

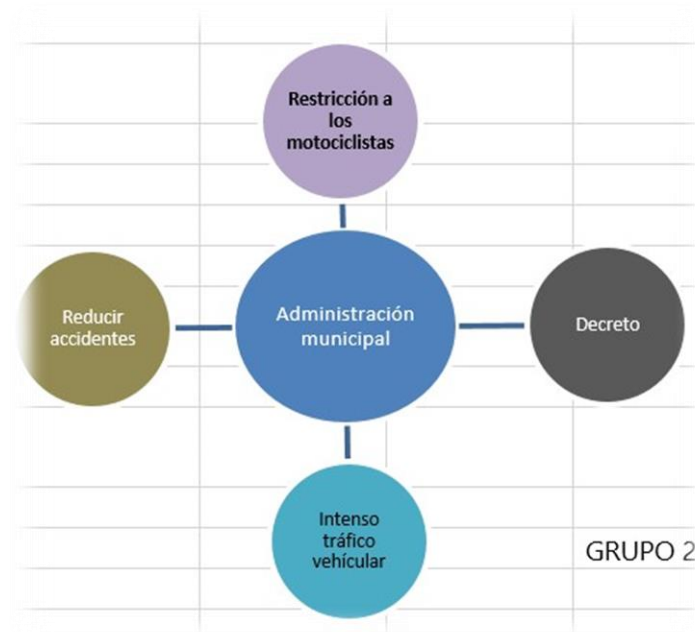


**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

Para los 11 grupos con sus respectivas palabras aglutinantes y relaciones se construye un ramillete con un nodo principal y sub-nodos. Esto permite delimitar el

proceso de acotación para encontrar las categorías emergentes de un enfoque relacional.

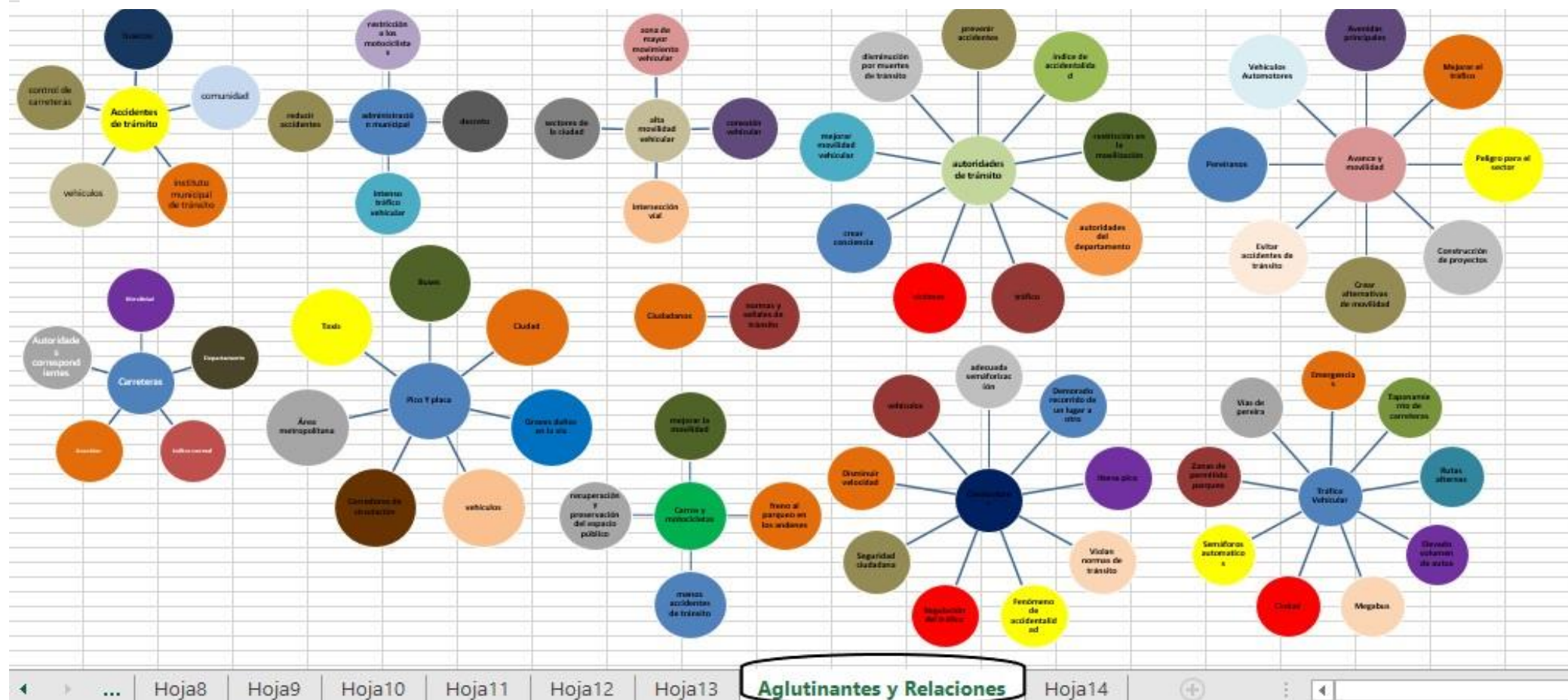
**Figura 3** Muestras aleatorias grupos aglutinantes





**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017)  
texto inédito sin publicar

**Figura 4** Recopilación de los ramilletes de los 11 grupos



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

#### Paso 4. Nominación de los grupos construidos

La estructura no es sólo una determinada configuración física de elementos; más bien, la estructura es la organización de estos elementos con su dinámica y significado Kohler (1999). Siendo un proceso secuencial como se ha denotado en los pasos anteriores, no debe perderse la percepción sobre el enfoque o tema a investigar puesto que cada vez esta ruta de reconstrucción en los nodos se delimita al tal punto que debe existir un sincretismo entre conceptos que represente en su totalidad la suma de sus partes.

**Fotografía 3** Ramilletes extraídos de lo virtual a lo físico y enumeración de los nodos y sub-nodos



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

En ocasiones es necesario recurrir a prácticas “elementales” empleando herramientas y técnicas propias de la investigación cualitativa, valiéndose de percepciones, valoraciones, intuiciones y posibles interpretaciones que acercan al investigador a realizar una actividad con mayor conciencia del proceso. Al tener un

panorama fuera de las pantallas de un ordenador es posible vivenciar sensaciones particulares que admiten visualizar uno o posibles croquis completos de los nodos, es decir todas las partes se encuentran disponibles, todas las piezas están presentes para que el investigador pueda hacer múltiples conexiones, pueda articular y desarticular las informaciones presentes, buscando encontrar posibles hallazgos emergentes, tenga la libertad de ordenar los grupos contruidos de acuerdo a un criterio intuitivo que pueda argumentar con las teorías de soporte que ha considerado pertinentes abordar. Identificar circunstancias, es decir: ¿Qué es lo que se está registrando?

#### **Paso 4.1. Enumeración de los Nodos y Sub-nodos**

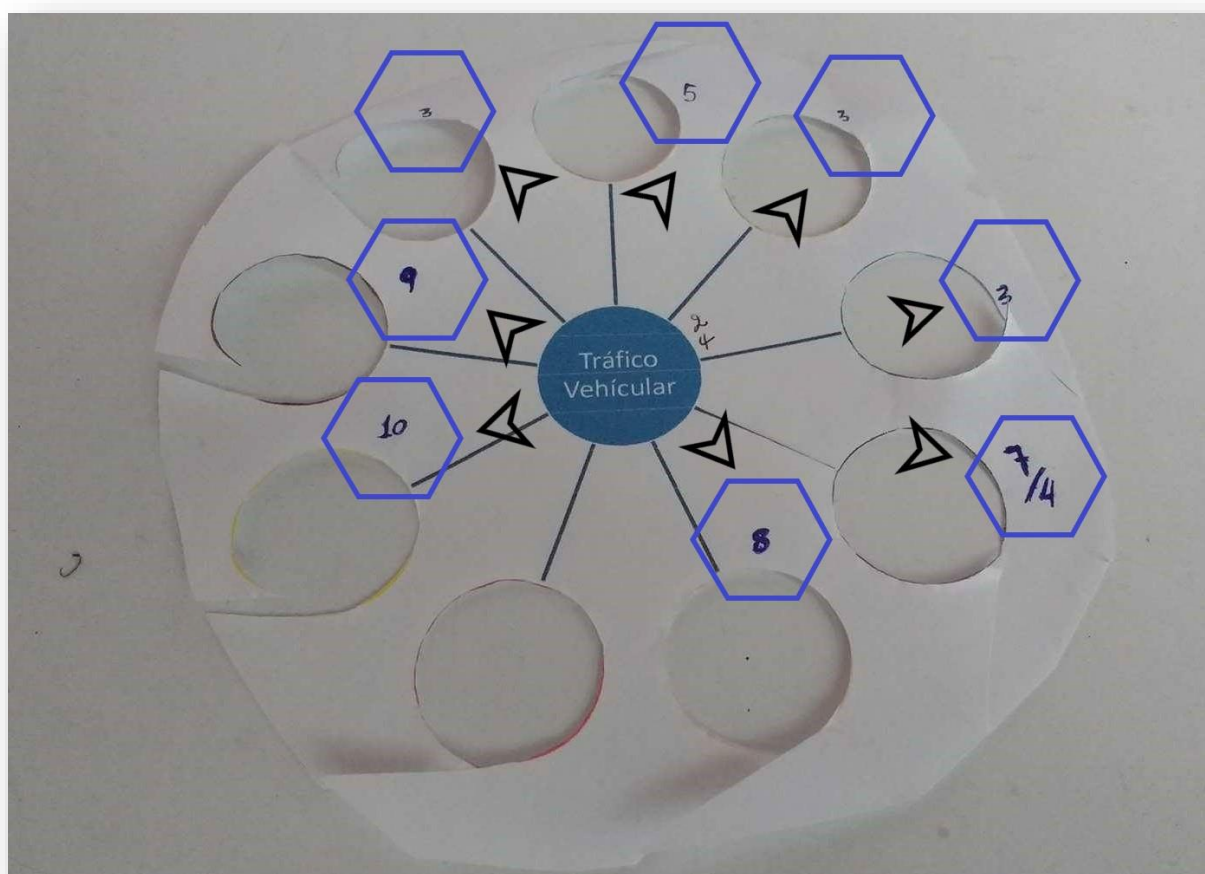
En la imagen # 4 puede verse como se enumeran los nodos y sub-nodos de los 11 grupos de acuerdo con un criterio de selección símil. Por ejemplo, todos los nodos que contengan información acerca del tráfico estarán bajo un número y posteriori se extraerán manualmente con tijeras para clasificarlos, este mismo proceso se efectuó con los demás tópicos presentes en todos los ramilletes.

**Fotografía 4** Desfloración de ramilletes



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar.

### **Fotografía 5** Enumeración por temas afines



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

Desflorar los grupos de manera minuciosa y sistemática toma un tiempo prudente para que el investigador analice las posibles fusiones entre las relaciones<sup>37</sup>

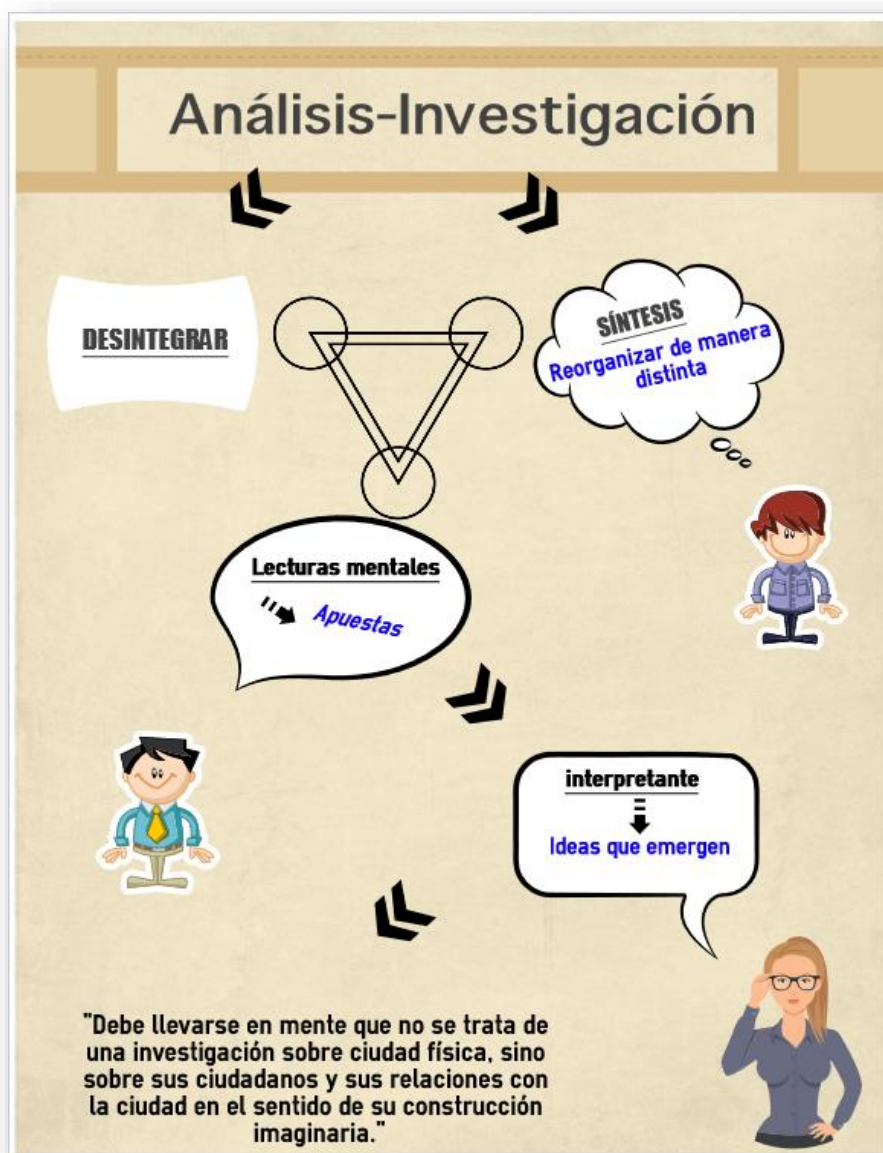
#### **Paso 4.2. Agrupación de las relaciones por rasgos en común**

<sup>37</sup> Este proceso manual estimula la imaginación y la creatividad, aumentando la capacidad cognitiva del investigador para realizar conexiones que son casi imposibles de percibir en un ordenador debido a sus distractores y la no posibilidad de tener el croquis completo para estudiarlo vivenciarlo de manera global.

El investigador percibirá que los datos no van en conjunto, o que ciertas categorías contienen elementos de información que se deben distinguir o separar. Tomará entonces el camino inverso; maximizará las diferencias, refinará, matizará y subdividirá las categorías. Se trata de volver a considerar los elementos que hacen parte de las mismas categorías, de verificar si están en su lugar o sino debiesen estar en otra parte, de aprobar las categorías mismas y de apuntar a su fusión con otras o su subdivisión.



**Figura 5** Configuración tríadica de la Información



**Fuente:** Producción propia con base a la Metodología imaginarios urbanos, Armando Silva.

En la fase de reagrupación de las relaciones (ver imagen # 8) se sintetizó de 11 ramilletes a 7 grupos de relaciones contando con los nodos principales, cada grupo con un tema en particular, por ejemplo: El grupo #1 está conformado de relaciones con los siguientes temas (Evitar accidentes de tránsito, alto índice de accidentalidad, lesionados por accidentes de tránsito etc.)

**Fotografía 6** Reagrupación de las relaciones enumeradas por rasgos similares

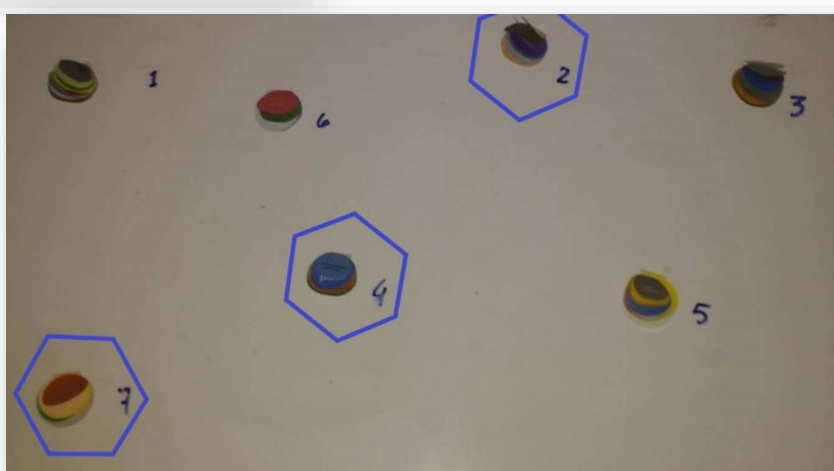


**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

Como puede visualizarse en la imagen los nuevos grupos que emergen no tiene uniformidad en los colores puesto que los mismos se desfloraron y cada (Bolita-Relación) proviene de los 11 distintos ramilletes. Las “Balotas” recortadas tienen una numeración que se realiza previamente, el paso que se llevó a cabo fue reunirlos de acuerdo con sus semejantes para crear nuevos grupos sistemáticos, teniendo en cuenta que en la preselección hubo algunos “residuos” que después de varias miradas reflexivas fueron encajando en sus respectivos grupos.



**Fotografía 7** Acordeones de índices



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

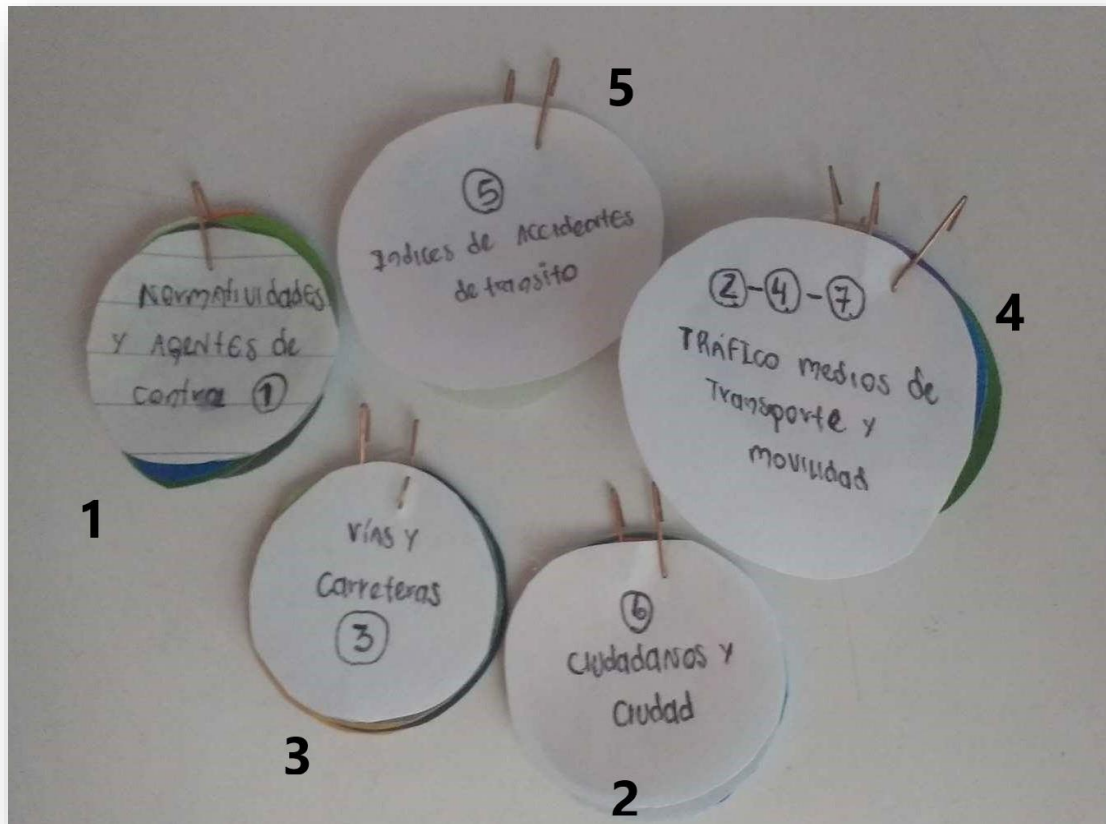
En la imagen # 9 los grupos se condensan con las balotas recortadas dándoles un aspecto de acordeón, y así dar paso a un proceso comparativo entre ellos con la finalidad de encontrar fusiones emergentes que aglutinen la información<sup>38</sup>. Los grupos número 2, 4 y 7 se fusionaron debido a que comparten características similares, para dar paso a un grupo denominado tráfico medios de transporte y

---

<sup>38</sup> En la medida que el investigador avanza en su análisis, nuevos procesos emergen, otros son abandonados.

movilidad, así respectivamente los 4 grupos restantes se les nombro bajo un rotulo que abarque las relaciones que los conforman.

**Fotografía 8** Grupos finales con sus respectivos rótulos



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

**Grupo # 1:** Normatividades y agentes de control

**Grupo # 2:** Ciudadanos y Ciudad

**Grupo # 3:** Vías y carreteras

**Grupo # 4:** Tráfico medios de transporte y movilidad

**Grupo # 5:** Índices de accidentes de tránsito

### 4.3. Relaciones entre los grupos contruidos

Ulteriormente se procede a clasificar los 5 grupos emergentes, con un mayor nivel de abstracción de acuerdo con las categorías sustraídas del libro ***Metodología de trabajo de los imaginarios urbanos hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos de Armando Silva***<sup>39</sup> con la finalidad de consolidar teóricamente las categorías procedentes de un arduo análisis sistemático<sup>40</sup> en base al formulario y a las preguntas enunciadas en el *Proyecto culturas urbanas en América Latina y España desde sus imaginarios sociales*.

#### 4.3.1. Clasificación de grupos de acuerdo con las preguntas del formulario base de Armando Silva

##### **Grupo # 1: Normatividades y agentes de control**

pregunta 60 marcas ciudadanas: *Califique que tanto han afectado los jóvenes a su ciudad en cuanto a los siguientes aspectos: Uso del espacio público*

##### **Marcas ciudadanas (Ciudadanos)**

pregunta 22 *califique los siguientes aspectos de su ciudad (uso espacio público-Seguridad)* **Calificación urbana (Ciudad)**

---

<sup>39</sup> Este libro forma parte de una de las investigaciones sociales más interesantes generadas en América Latina y España. Este trabajo nació como una exploración realizada por el doctor Armando Silva y un equipo reducido que tuvo una primera versión en la obra *Imaginarios Urbanos*, y que, con el tiempo, evolucionó hacia un proyecto ambicioso para estudiar las culturas urbanas en varias ciudades en forma simultánea

<sup>40</sup> El investigador no comienza su investigación con construcciones teóricas muy definidas sino con conceptos indicativos. Con la ayuda de estas guías muy amplias, comienza a juntar las informaciones y a medida que los datos se acumulan, los conceptos toman forma, los procesos se solidifican, las proposiciones aparecen. Jean Pierre (2004)

pregunta 27: *califique el desempeño de los dirigentes de su ciudad en cuanto a los siguientes aspectos. Manejo de instituciones- servicios públicos*

**Calificación urbana (Ciudad)**

## **Grupo # 2: Ciudadanos y Ciudad**

Pregunta 11: Cuando piensa en su ciudad, ¿Qué personaje cree que le identifica? **(Cualidades Urbanas-Ciudad)**

Pregunta 22: Enumere tres necesidades básicas que le parezca tiene su ciudad:

**(Calificaciones Urbanas-Ciudad)**

Pregunta 23: Califique los siguientes aspectos de su ciudad:

**(Calificaciones Urbanas-Ciudad)**

Pregunta 32: Mencione calle o zona que usted considere como:

Más transitada por hombres- Mas transitada por mujeres- con más movimiento

**(Escenarios Urbanos-Ciudad)**

Pregunta 48: ¿Cuánto tiempo gasta diariamente de transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad? Horas-Minutos

**(Temporalidades-Ciudadanos)**

Pregunta 58: ¿Cómo se moviliza en la ciudad? Bicicleta-bus-caminando.

**(Marcas Ciudadanas)**

Pregunta 74: ¿Qué hace durante el tiempo que gasta diariamente transportándose has su lugar de trabajo o actividad?

**(Rutinas-Ciudadanos)**

## Grupo # 3: Vías y carreteras

pregunta 10: ¿Con que palabra identificaría aquella zona o calle?

**(Cualidades-Ciudad)**

Pregunta 32: mencione una calle o zona que usted considere como: La más peligrosa- con más movimiento- más transitada, etc.

**(Escenarios-Ciudad)**

Pregunta 73: ¿Dónde come generalmente entre semana y fin de semana?

En las calles, centros comerciales, parques etc.

**(Rutinas-Ciudadanos)**

## Grupo # 4: Tráfico medios de transporte y movilidad

pregunta 22: enumere tres necesidades básicas que le parezca tiene su ciudad (Tráfico). **(Calificaciones urbanas-Ciudad)**

pregunta 32: Mencione calle o zona que usted considere como: Con más movimiento. **(Escenarios urbanos-Ciudad)**

pregunta 48: Cuanto tiempo gasta diariamente transportándose hasta su lugar de trabajo? **(Temporalidades-Ciudadanos)**

pregunta 58: ¿Cómo se moviliza en la ciudad? Bicicleta, bus, taxi etc.

**(Marcas Ciudadanas-Ciudadanos)**

pregunta 74: ¿Qué hace durante el tiempo que gasta diariamente transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad? **(Rutinas-ciudadanos)**

## Grupo # 5: Índices de accidentes de tránsito (Listo)

pregunta 20: ¿Cómo percibe su ciudad) Peligrosa-Segura

### (Cualidades-Ciudad)

pregunta 23: Califique los siguientes aspectos de su ciudad: Calidad de vida-seguridad-Tráfico

### (Calificaciones-Ciudad)

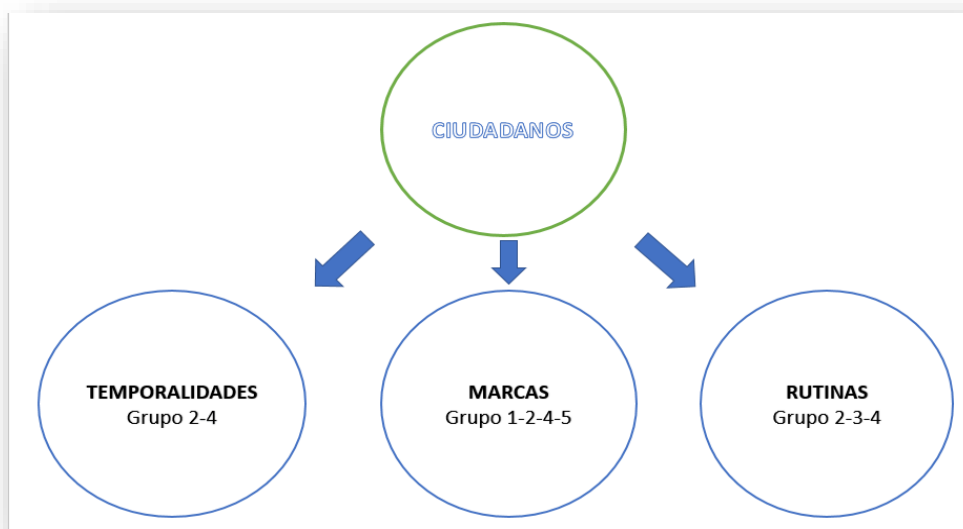
Pregunta 32: mencione una calle o zona que usted considere como: La más peligrosa- con más movimiento- más transitada, etc.

### (Escenarios urbano-Ciudad)

Pregunta 58: ¿Cómo se moviliza en la ciudad? Bicicleta-bus-caminando-moto.

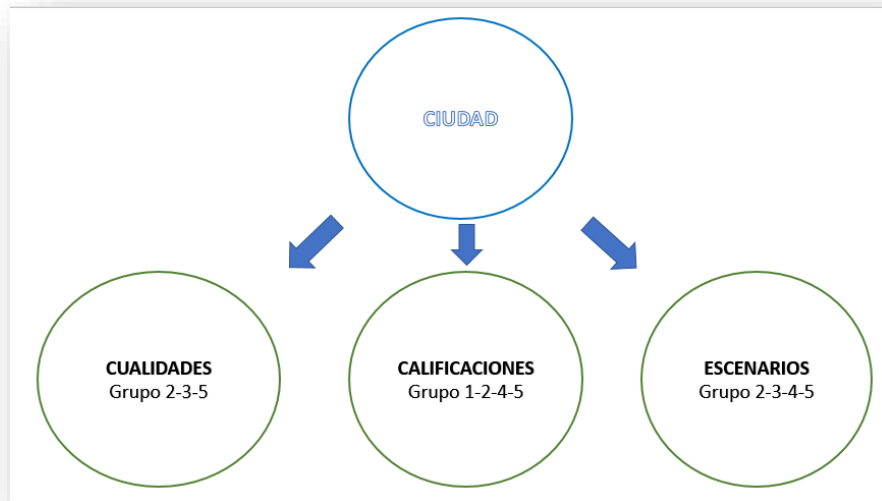
### (Marcas Ciudadanas-Ciudadanos)

**Figura 6** Subcategorías Ciudadanos



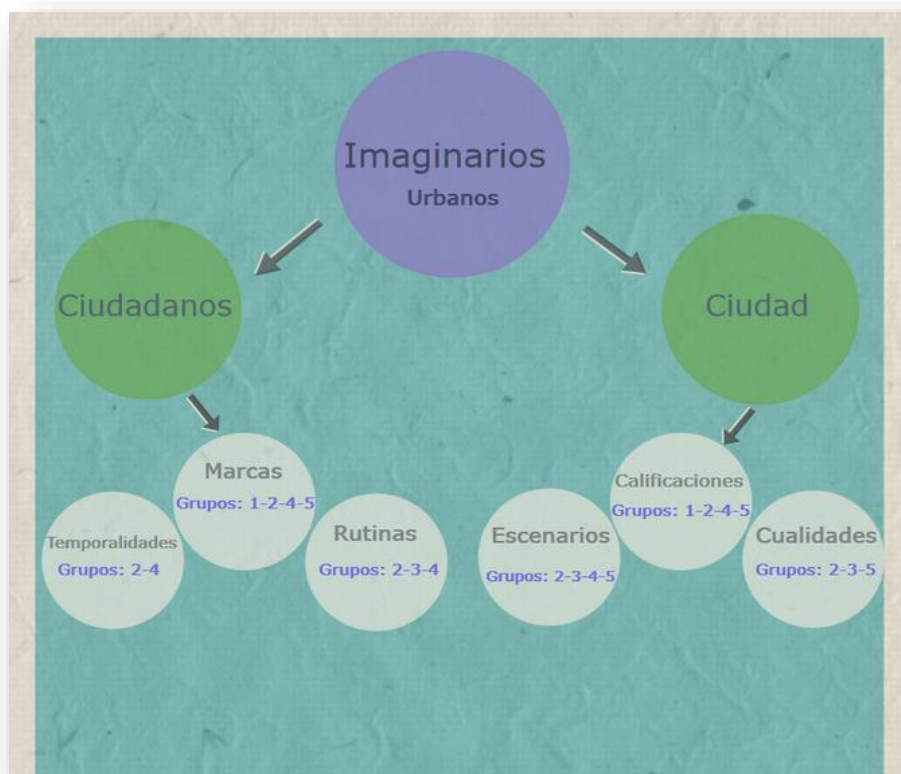
**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

**Figura 7** Subcategorías de ciudad



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017) texto inédito sin publicar

**Figura 8** Imaginarios urbanos Ciudadanos y Ciudad



**Fuente:** Elaboración propia con base al protocolo de investigación, Bedoya (2017)  
texto inédito sin publicar

**Ciudad<sup>41</sup> cualidades urbanas:** nos referimos aquellos signos sensibles que a juicio de sus ciudadanos representan la ciudad, la delinean la hacen imagen, diríamos que son iconos (en términos de Peirce) se tienen en cuenta aquí aspectos como escalas de olores, sonidos, lugares, personajes, acontecimientos etc. que la identifican.

**Ciudad, calificaciones urbanas:** nos referimos a como la ciudad es marcada por los ciudadanos, marcan su ciudad la califican es decir la forma en que la objetivizan en su percepción.

<sup>41</sup> Nos interesa aquí caracterizar la ciudad como hecho físico e histórico según la percepción de sus ciudadanos.



**Ciudad, escenarios urbanos:** Aquellos sitios o lugares en donde los ciudadanos actúan, se representan. Diríamos que son símbolos.

**Ciudadanos<sup>42</sup>, temporalidades:** Nos referimos a aquellos aspectos que condicionan la actividad cotidiana de los ciudadanos.

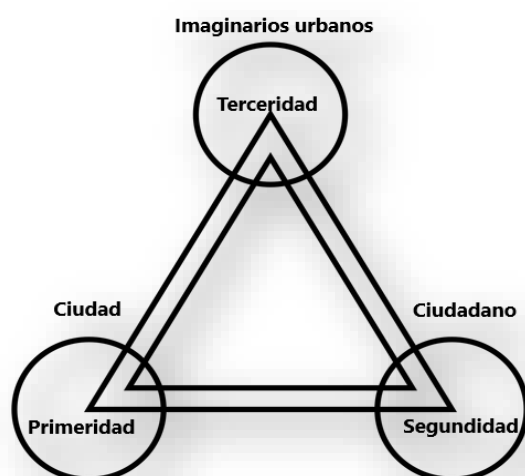
**Ciudadanos, marcas:** Nos referimos aquellos “objetos, elementos, grupos, lugares que señalan al ciudadano como sujeto de experiencia urbana. Diríamos que marcan la urbanización del ser humano. Así como el ciudadano marca la ciudad con su calificación

**Ciudadanos, rutinas:** Por rutinas entendemos aquellas acciones que se repiten continuamente de modos que se pueden parangonar a lo sistemático y que caracterizan un estilo, una forma de actuar, en este caso de los ciudadanos.

---

<sup>42</sup> Nos desplazamos entonces de la ciudad hacia los ciudadanos como creadores de la realidad social.

**Figura 9** *Triada Imaginarios Urbanos*



**Fuente:** *Imaginarios Urbanos, Armando Silva*

### **Paso 5.0 relación de los grupos contruidos.**

El investigador se deja penetrar por los datos, buscando sumariamente el sentido y la lógica, redactando notas teóricas. El análisis comienza desde que los datos empiezan a constituir lo que Muchielli (1979, p.125) designa como el cuerpo de la investigación, es decir el conjunto del material a analizar.

Ahora si bien se pueden distinguir las categorías y subcategorías no es posible disociarlas puesto que los grupos pueden girar conjuntamente, es decir algunos pueden estar en las tres categorías, debido al particular hilo conductor que unifica las compuestas multicausalidades que además se entretajan y por supuesto están inmersas en la presente investigación. De allí la destreza de los investigadores para decodificarlas, y leer los mensajes inteligibles que se hallan bajo la realidad de la información consultada en los periódicos y demás fuentes oficiales contrastada con la percepción de los ciudadanos, para así captar esa

ciudad subjetiva que llevan en sus mentes y en sus modos de vida ciudadanos tratando de comprender, evidenciar fenómenos y memorias colectivas sobre diversos temas urbanos, como la percepción del tráfico en la ciudad de Pereira.

Después de observar y analizar los grupos emergentes se pueden establecer relaciones que no aparecían a simple vista, de ese modo es posible reconfigurar los imaginarios urbanos subyacentes en las cualidades, calificaciones, escenarios, rutinas, marcas y temporalidades, pretendiendo hallar los posibles imaginarios de ciudad que se evidencian en la percepción del tráfico a partir de cruces constantes entre análisis estadísticos de alto grado, incluyendo no sólo las tendencias más fuertes, sino también datos con tendencias medias que arrojen nuevas interpretaciones.

Siempre es posible reconstruir a posteriori el camino seguido por la idea y demostrar las relaciones lógicas entre las etapas, pero a menudo esto es mucho menos claro a priori. Porque, sin eliminar el trabajo arduo y la reflexión lógica, no se debe subestimar la iluminación y la suerte. Como decía Napoleón: La inspiración es la solución espontánea de un problema largamente reflexionado.

Este trabajo de ir abriendo como ramilletes los puntos de vista nos permite observar con mayor precisión los niveles de fragmentación que existen sobre la percepción social del tráfico en la ciudad, lo que a su vez hace posible que

formulemos hipótesis<sup>43</sup> sobre el mismo uso de los datos<sup>44</sup>. Se pueden recoger varias impresiones pasadas por los medios para volver a nuestras bases de datos y seguir cotejando o cruzando lo uno con lo otro, el dato con la sensación, el número con la figura, el raciocinio con la irrupción, y así hacer crecer los ambientes urbanos que describimos. Con frecuencia hay posibilidad de “reciclar” los elementos de la investigación, de sacar provecho de las lecturas hechas desde otra óptica, o de someter los mismos datos a un trabajo de análisis. Con un poco de tenacidad, se verá que el trabajo ya efectuado puede ser utilizado para aclarar el tema. Es raro volver a partir completamente de cero.

### **Paso. 5.1 análisis de información y discusión con los autores<sup>45</sup>**

El proceso de análisis de la información para el presente trabajo de investigación se llevó a cabo en tres grandes momentos, en los que se realizaron diferentes agrupaciones que arrojarían premisas diversas sobre la información recolectada. **Este método de análisis no se basa en triadas, pero si se basa en el pensamiento tríadico planteado por el doctor Silva y desarrollado por el proyecto Pereira Imaginada**, por el cual es posible examinar con un grado importante de profundidad la totalidad de los datos recogidos, los grupos de

---

<sup>43</sup> Una hipótesis de investigación es el enunciado que pone en relación dos o más variables que van a servir de argumento básico en todo el proceso de la investigación.

<sup>44</sup> Se hace una distinción entre información y dato, lo cual trae una implicación de no poca monta, a saber: entre información y dato se da un proceso constructivo que está mediado por el ejercicio intelectual que realiza el investigador.

<sup>45</sup> Después, durante el desarrollo, la documentación sirve para verificar las ideas que emergen; es decir, después del análisis es esencial tener conocimiento de los escritos publicados entre tanto. Luego se debe alternar la lectura, el análisis y la recolección de informaciones (Bogdán y Bilken, 1982:153).

respuestas similares entre sí por puntos de vista determinantes<sup>46</sup> y la relación que guardan los datos examinados con la teoría desarrollada por los diferentes autores abordados alrededor de los Imaginarios Urbanos.

Para Peirce conocimiento y realidad se estiman equivalentes a partir de la mediación semiótica en la terceridad. Dice él: Primeridad el potencial de ser, es cualidad: Segundidad lo que efectivamente es y que solo lo conocemos cuando ya pasó. Por último, la terceridad es su mediación.

Los ciudadanos perciben impresiones, de donde elaboran el objeto representado de modo colectivo. El Viaducto, por ejemplo, uno de los objetos estéticos de Pereira, en el que se encarna no solo la imagen de la ciudad sino la celeridad del tiempo en los recorridos de un lugar a otro (Dosquebradas-Pereira. Pereira-Dosquebradas)<sup>47</sup> **nos demuestra la dimensión de los imaginarios que se fundamenta en el tiempo, en el movimiento y circulación, no en el lugar mismo sino en el sitio: los ciudadanos no están pegados al lugar, sino que se sitúan**<sup>48</sup>. Para estos estudios no es la ciudad su objeto, sino los ciudadanos que más bien, al situarse, acceden o habitan, lo que produce cambio en las acciones ciudadanas.

---

<sup>46</sup> Este filtro nos suministra información sobre modos de percibir y usar cada ciudad.

<sup>47</sup> Sirve este ejemplo para sostener la dimensión temporal de los imaginarios sobre su misma especialidad.

<sup>48</sup> Sin embargo, los lugares aparecen muchas veces inscritos en una región psicológica donde se escenifican las percepciones sociales armadas de modo imaginario y, por tanto, como hechos de naturaleza ambiental.

**Fotografía 9 Viaducto, Sentido Dosquebradas-Pereira<sup>49</sup>**



**Fuente imagen:** Elaboración Propia

La investigación no sólo se caracteriza por los datos, porque también estos pueden ser cuantificados, sino más bien por su método de análisis que no es matemático (Strauss y Corbin, 1980, p.117-118). Es una investigación, ante todo, intensiva en lo que ella respecta: en los casos y en las muestras, si bien son limitadas, puesto que sólo son del año 2009, deben ser estudiadas en profundidad, haciendo imprescindible categorizarlas para facilitar su análisis y poder responder a los objetivos que pueden ser cambiantes a medida que se va obteniendo la información. Es decir, no se rechazan las cifras ni las estadísticas, pero no les concede simplemente el primer lugar, se concentra sobre el análisis de los procesos sociales, sobre el sentido que las personas y los colectivos dan a la acción, sobre la vida cotidiana, sobre la construcción de la realidad social.

---

<sup>49</sup> Como lo expresa Silva en su libro *Imaginario, el asombro social*, las fotos incluidas no son entonces simples ilustraciones, ellas mismas son puntos de vista sociales que demuestran, en su propia representación, un desgarrón del estado imaginario de los ciudadanos que han hecho de ellas una visión del mundo.

En relación con el enfoque sistemático, aunque sin desdeñar los aspectos cuantitativos, enfatizando desde esta perspectiva el registro de los imaginarios. Se considera que dicho registro busca poner de manifiesto que lo que acontece en la ciudad y sus posibles significados que ha ido adquiriendo, no dependen únicamente de sus condiciones objetivas (demográficas, económicas, sociopolíticas), sino también del modo como los diferentes sujetos de esta urbe vienen imaginando esas condiciones.

Por consiguiente, el investigador vive en simbiosis con sus datos y soportes teóricos que a su vez le permiten confrontar sus percepciones con la comunidad científica con el vivo propósito de acercarse al texto, visibilizando las prácticas sociales, simbólicas u discursivas que pretenden ser interpretadas, develadas o transformadas y cuyo fin indudablemente, es alcanzar niveles cada vez más profundos de argumentación. La teoría se entiende pues como parte misma de cada paso en el proceso investigativo; no es exactamente un punto de llegada ni un punto de partida, sino por el contrario, de manera cíclica, la teoría se alimenta, se transforma, se concreta, se redefine, etc., en la medida en que las categorías de análisis emergentes son saturadas con las evidencias empíricas que proporciona el dato cualitativo. (Carrero, Trinidad y Soriano, 2006). Después de todo el proceso de análisis / síntesis de información no pretende constituirse en una práctica que valide las teorías de la correspondencia; sino en un ejercicio cognitivo que tiene como propósito reconstruir y / o construir relaciones emergentes en el fenómeno estudiado. (Bedoya, Olga, 2017). Estudiar la realidad en su contexto natural, intentando sacar sentido de, o interpretar, los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas

implicadas. La investigación implica la utilización y recogida de una gran variedad de materiales que describen las rutinas, las situaciones problemáticas y los significados en la vida de las personas.

Textualmente Silva (2004) afirma, que vivimos en ciudades empujadas a su visibilidad exterior y, a su vez, ciudades donde distintos ejercicios que la proyectan (bases de datos, comparaciones y similares imaginarios) nos hacen ver lo que no es visible de modo realista, donde los imaginarios aparecen como fuerza productiva de la vida diaria expresada en narrativas no oficiales que provienen de prácticas estéticas de los ciudadanos. Sin embargo, cabe señalar que en el estudio de los imaginarios incluimos análisis por puntos de vista ciudadanos, categoría de narración en el espectro metodológico, para lo cual acudimos a la segmentación de los públicos que se usa en los estudios antropológicos y los de mercado de consumo, tales como división por género, grupos de edades y sectores sociales, entre otros. Cada una de esas categorías etarias actúa como un “filtro de percepción” desde donde se representan y actúan los ciudadanos en la construcción de su urbanismo social. Entonces, los puntos de vista urbanos son modos de percepción que han conducido a usar y evocar las ciudades de modo grupal, pues lo imaginario es constructor de la realidad social y debemos entonces, más bien, explicitar el proceso de cómo se “incorporan” los imaginarios sociales en los entornos físicos de la ciudad, y así proyectarlos como expresión de culturas ciudadanas.

El uso social de una parte de la ciudad y de sus ciudadanos: es a lo que Silva se refiere como percepción profunda: no se ve lo que está en frente, sino lo que se



imagina de modo grupal y se me impone como percepción. Esto significa que, si un grupo de ciudadanos identifica ciertos lugares de la ciudad con un pésimo tráfico vehicular, no quiere decir que realmente este sector lo sea en relación con los demás sectores de la ciudad, pues es más el coincidir de un grupo significativo de ciudadanos en verla así, en consecuencia, tal sector es considerado de “pésimo tráfico” en cuanto su percepción urbana y construcción imaginaria. Tanto así que la percepción imaginaria corresponde a un nivel profundo de elaboración ciudadana. Cuando se habla de percepción imaginaria se hace no en tanto que sea “verdadera” comprobable, sino en la medida en que su percepción, digamos de nuevo inconsistente, es afectada por los cruces fantasiosos de su construcción social y se incorpora a los ciudadanos reales de la urbe.

**Figura 10** *Percepción imaginaria*



**Fuente:** Producción propia con base a la teoría de los imaginarios Urbanos

Los imaginarios sociales no sólo son representaciones en abstracto y de naturaleza mental, sino que se encarnan o se incorporan en objetos ciudadanos que encontramos a la luz pública y de los cuales podemos deducir sentimientos sociales como miedo, amor, rabia o ilusiones que a su vez son archivables a manera de escritos, imágenes, sonidos, producciones de arte donde lo imaginario impone su valor dominante sobre el mismo objeto.

En esta perspectiva se puede ver como la ciudad del tiempo se va sobreponiendo a la ciudad del espacio impregnando así las representaciones ciudadanas de la subjetividad contemporánea, en otras palabras, la ciudad física debe compartir su territorio espacial con esa otra urbe intensificada de significación<sup>50</sup> y del tiempo que marca sus entornos. (N Richard y C. Ossa, 2004). citado en “Silva, el asombro social” aclaraban que se vive en un mundo en el que lo natural y lo artificial se confunden cada vez más y donde se hace difícil, distinguir entre la señal física y el estímulo mental<sup>51</sup>. Es como si en los rostros se viviesen las marcas urbanas locales y que de ellos se pudiese hacer un marco de ciudad. La ciudad en los rostros ciudadanos, para finalmente concebir la inscripción social del tráfico en la mente de los ciudadanos.

De acuerdo con lo anteriormente mencionado, conviene señalar que los imaginarios corresponden a construcciones colectivas que pueden manifestarse

---

<sup>50</sup> Pregnancia simbólica: La impotencia que condena al pensamiento a no poder intuir algo sin dejar de relacionarlo con uno o muchos sentidos, es en consecuencia de que la conciencia humana nada sea simplemente presentado sino, representado.

<sup>51</sup> Se podría decir que pasamos de una ciudad vista a otra imaginada, pero ambas convienen en nuestro horizonte urbanístico.

en ámbitos tanto locales como globales, además pueden hacer aparecer representaciones, los imaginarios se relacionan con visiones grupales<sup>52</sup>, y por tanto la realidad es socialmente construida. No vamos entonces, tras la ciudad física sino hacía aquella hecha por la percepción ciudadana.

Es importante señalar que existen memorias sociales que se viven como historias reales sin que en realidad haya algún soporte de datos fidedignos pero que una comunidad ha asimilado como ciertas y comprobadas. En este caso los imaginarios están más del lado de la memoria que de la historia, las memorias son colectivos generacionales. Buscando dar sustento a lo anteriormente expuesto, se acude al trabajo de Betancourt (2004) quien pone de manifiesto la existencia de algunas imágenes que nos son impuestas por nuestro medio en la ciudad modificando la impresión que habíamos guardado de un hecho pasado. Por tanto, es posible que dichas imágenes reproduzcan inexactamente lo pasado y que los recuerdos colectivos aparecidos de repente y que se encuentran delante de nuestra psiquis muestren una expresión exacta, y a los recuerdos reales se les añade así, una masa de recuerdos ficticios no comprobables, por ejemplo, el imaginario colectivo de un grupo de personas al escoger un taxi por su apariencia. Algunos guardan aún en su memoria social<sup>53</sup>, y otros un tanto más jóvenes han legado la impresión de que un taxi feo, los demoraría más en su trayecto, que en un taxi estéticamente agradable o nuevo.

---

<sup>52</sup> Los seres humanos somos poseedores de una lógica representativa.

<sup>53</sup> Es la que recompone mágicamente el pasado, y cuyos recuerdos se remiten a la experiencia que una comunidad o un grupo puede legar a un individuo o grupo de individuos.

Las memorias de los colectivos generacionales tienen un contenido social, puesto que el recuerdo es un recuerdo con los otros, de hecho, pueden ser legados a un individuo a un colectivo e incluso a una generación<sup>54</sup>. Por esta razón, cuando se hable de memoria, más que referirse a una memoria constituida, se aludirá, junto con Desroche (1976), a una memoria constituyente; es decir, a una memoria que es constructora de la realidad social, que participa de los modos de constitución de la subjetividad.

La cultura no es universal: por eso existen choques culturales (Desarrollo de la ciudad sin ciudadanos) y peor aún, calcando modelos de las diferentes urbes no entendiendo las necesidades reales de los ciudadanos. Por lo tanto, la ciudad como hecho cultural, será asumida en estos estudios como la suma hipotética de los distintos puntos de vista ciudadanos. Las construcciones de los imaginarios sociales<sup>55</sup> son así: Verdades sociales no científicas, y de ahí su cercanía con la dimensión estética de cada colectividad. Mientras la ciudad concentra multitudes de ciudadanos dentro de fronteras geográficas más o menos precisas y territoriales, lo urbano viene desde afuera para romper los límites físicos de la ciudad y, a su manera, des territorializarla. Los Imaginarios son una imagen pública que hacen los ciudadanos de la ciudad y, entonces, los imaginarios urbanos aparecen como hechos públicos que urbanizan. De esta manera aparecen vasos comunicantes que determinan y que nos van clarificando el objeto de estudio

---

<sup>54</sup> Unidades generacionales que comparten un contexto histórico-social y que toman de la experiencia un conocimiento de tipo similar.

<sup>55</sup> El imaginario social hace surgir lo que ya está, pero lo socializa por aceptación grupal.

Por ejemplo, el efecto de mal estar<sup>56</sup> que provoca un trancón, se puede llamar un hecho social; pero las conductas para evitarlo o enfrentarlo están en la mente de quienes sufren sus previos efectos, originando una matriz de percepción que condiciona la elección de pasar por una calle y no por otra o preferir un horario sobre otro. De eso se trata este proceso investigativo de proponer hipótesis sobre las asociaciones al tráfico, descomponer y fragmentar hasta llegar al detalle que nos refiere más concretamente a un tema específico y casi imperceptible anidado en las mentes ciudadanas.

Cuando hablamos de percepción imaginaria lo hacemos entonces, ya no en tanto que sea constatable (comprobable) o no su percepción realista, tampoco en cuanto sea o no un mensaje previsto por su enunciador, sino en la medida que percepción, digamos inconsistente, es afectada por los cruces fantasiosos de su construcción social y recae sobre ciudadanos reales de la urbe.

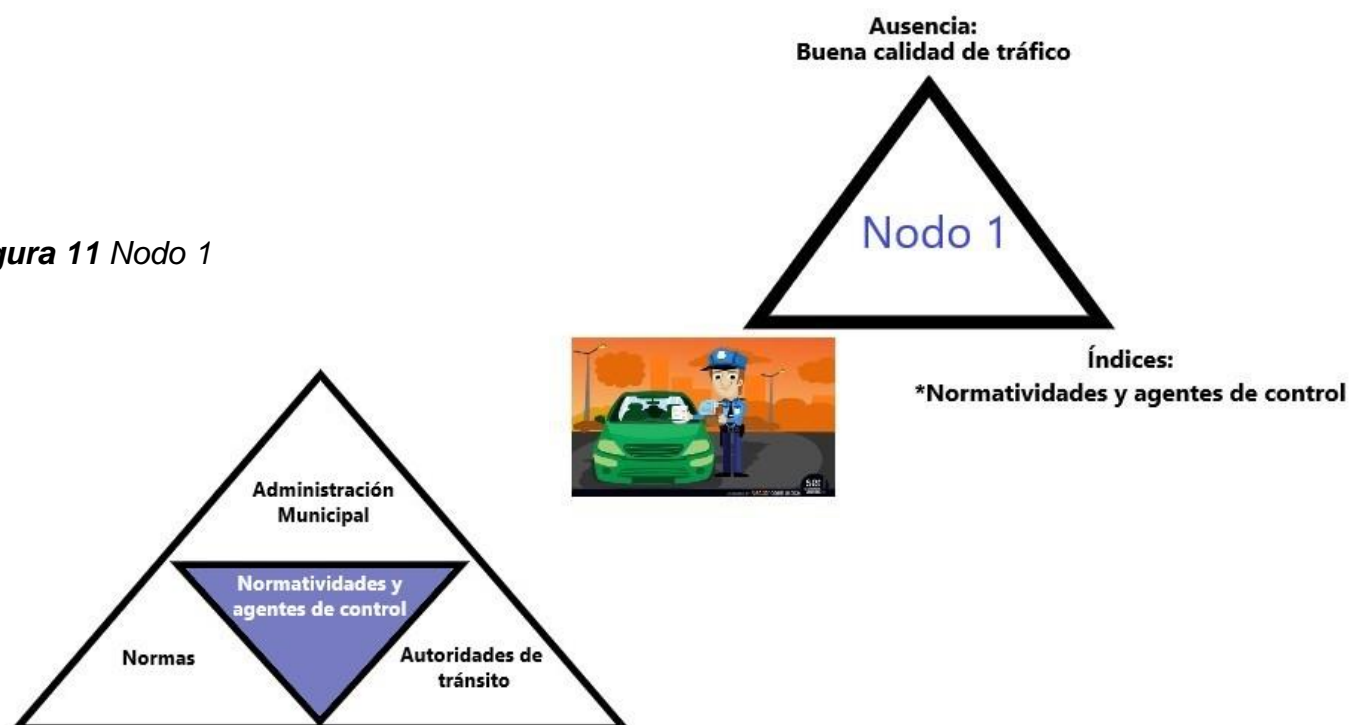
---

<sup>56</sup> Inscripción psíquica: Cuando los estudios privilegian momentos en los cuales los sentimientos son dominantes en la percepción, tales como estados de miedo, vergüenza, afecto, confianza etc.

## Paso 5.2 Modelo triádico de encarnación resultante de cada nodo, a partir de la percepción del tráfico en la ciudad de Pereira.

No vemos con los ojos, asunto meramente sensorial, sino con los imaginarios, encuadre mental desde donde se realizan los tres registros de la percepción.

**Figura 11** Nodo 1



### **NODO 1) REALIDAD 2: REAL- IMAGINADA<sup>57</sup>:**

Para significar que el segundo tipo de realidad se construye cuando lo real es dominante y lo imaginado lo potencia, por tanto (R) se eleva a la (I) potencia.

A pesar de las normatividades y la existencia de autoridades competentes para velar por el cumplimiento en materia de tránsito y transporte en la ciudad de Pereira, es

<sup>57</sup> Se trata de un objeto, un hecho o un relato o texto que existe empírica y referencialmente pero no se le usa ni se le evoca socialmente por una urbe, toda la colectividad o algún grupo de ella.

concurrente ver como la urbe o parte de ella no usa o evoca las mismas, debido en gran manera a que los dirigentes políticos han creado la ciudad sin ciudadanos.

Y estos mismos crean y construyen usos que se van convirtiendo en rutinas (terceridades) que cada vez más se acentúan. Los ciudadanos de alguna u otra forma marcan o son marcados por la ciudad. Lo mismo sucede con los espacios públicos en donde repetidas veces algunos conductores aparkan sus vehículos, teniendo en cuenta que estos espacios no fueron construidos para que se dispusiesen de tal manera. Pero el imaginario ciudadano<sup>58</sup> es mayor que la realidad, es mayor que los agentes de control y la administración política, creando<sup>59</sup> y acentuando rutinas colectivas.



**Figura 12** Nodo 2



<sup>58</sup> El ciudadano mediante su imaginario hace uso del lugar realizando otras actividades muy diferentes a las que la administración política tenía destinado. La ciudad deseada contrasta con la ciudad planeada, las necesidades de los ciudadanos se solucionan desde los intereses administrativos sustentados en planes de desarrollo que desean ir a la par con otras ciudades, pero que tienden a segregar determinados sectores sociales en la localidad que desea transformarse.

## **NODO 2) REALIDAD 3: IMAGINADA-REAL-IMAGINADA:**

La urbe empieza a germinar dentro de una primeridad, la ciudad, se hace real porque hay ciudadanos que la habitan, la realizan, la actualizan. El uso social de una parte de la ciudad y de sus ciudadanos, es a lo que Silva se refiere como percepción profunda: no se ve lo que está en frente, sino lo que se imagina de modo grupal y se impone como percepción, conviene señalar que los imaginarios corresponden a construcciones colectivas que pueden manifestarse en ámbitos tanto locales como globales, además pueden hacer aparecer representaciones, los imaginarios se relacionan con visiones grupales, y por tanto la realidad es socialmente construida.



**Figura 13 Nudo3**





### **NODO 3) REALIDAD 1: IMAGINADA-REAL<sup>60</sup>**

Para significar que el primer tipo de realidad se construye cuando lo imaginado es dominante y Real lo potencia, por tanto (I) se eleva a la (R) potencia.

Esto significa que, si un grupo de ciudadanos identifica vías y lugares de la ciudad con un pésimo tráfico vehicular, no quiere decir que realmente estos sectores lo sean en relación con los demás sectores de la ciudad, pues es más el coincidir de un grupo significativo de ciudadanos en verla así. Por lo tanto, la ciudad como hecho social y cultural, será asumida como la suma hipotética de los distintos puntos de vista ciudadanos. Las construcciones de los imaginarios sociales<sup>61</sup> son así: Verdades sociales no científicas, y de ahí su cercanía con la dimensión estética de cada colectividad.

Para el año 2009 en algunas de las calles más concurridas de la ciudad se hizo un re-parcheo y restauración por parte de las autoridades municipales correspondientes, mejorando notablemente la circulación de los vehículos, y los tiempos de recorrido, el problema “desapareció” en la realidad objetiva. Sin embargo, permanecieron un tiempo presentes en la percepción ciudadana.

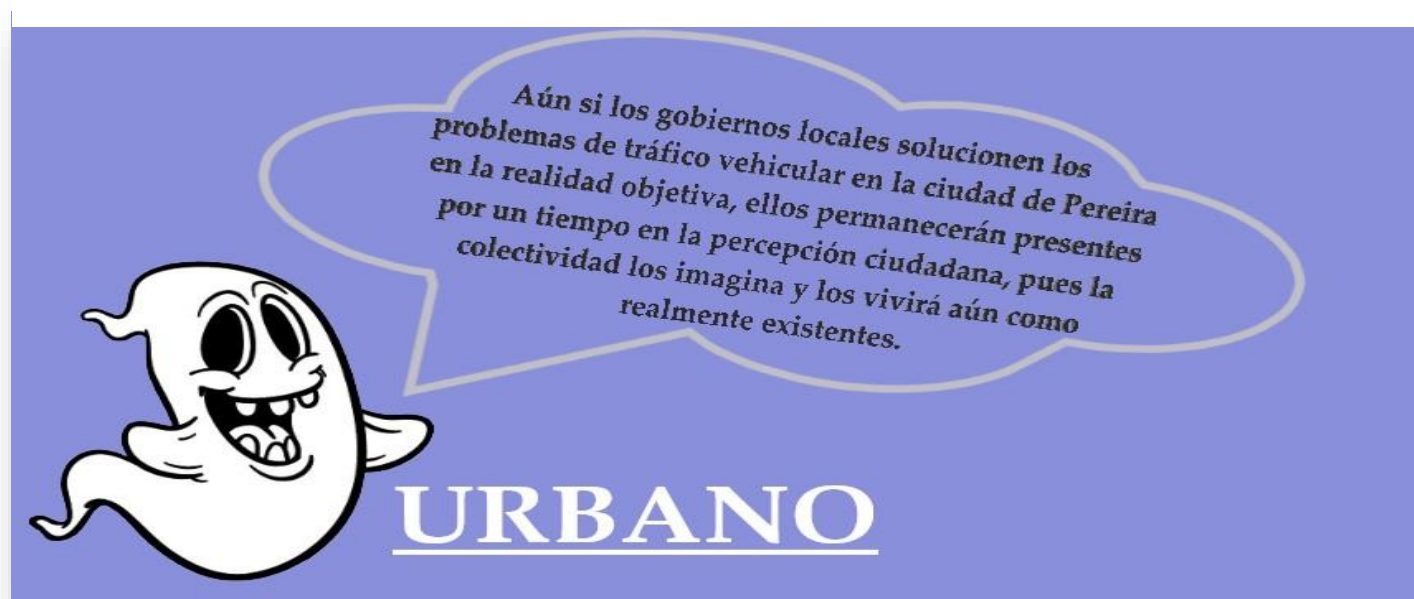
¿Cuánto se demora un imaginario de percepción del tráfico regular en la ciudad en ceder ante datos fidedignos que podrían contradecir ese sentimiento?

---

<sup>60</sup> Esto quiere decir que la percepción en esta forma 1 del modelo que se propone se hace según los imaginarios que tenemos sin base empírica de la realidad, y que una nueva realidad a la vista tarda en aceptarse para percibirse como nueva imagen y nueva realidad. De esta manera, el imaginario social no sólo corresponde a una percepción colectiva sino a una categoría de la cognición de alta subjetividad social.

<sup>61</sup> El imaginario social hace surgir lo que ya está, pero lo socializa por aceptación grupal.

**Figura 14 Fantasma Urbano**



**Fuente:** *Asombro Social (Silva)*

Ocurre cuando un hecho, un objeto o un relato no existe en la realidad empírica comprobable pero una colectividad los imagina y los vive como realmente existente. Y, por tanto, es la situación de mayor capacidad detonante del fantasma urbano<sup>62</sup>

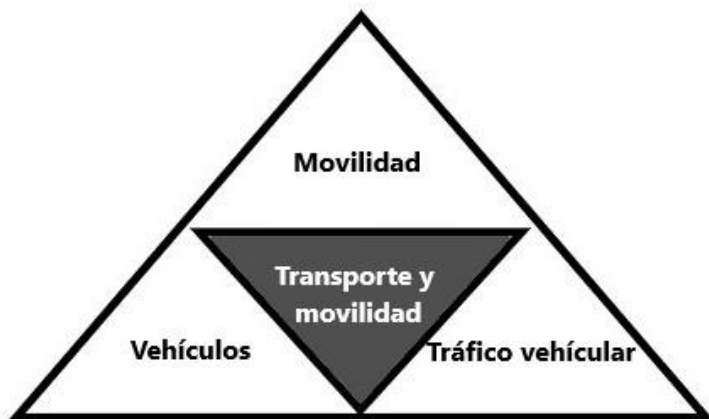
---

<sup>62</sup> El fantasma urbano significa en nuestros estudios la incidencia de lo imaginario sobre las representaciones sociales.





**Figura 15** *Nodo 4*



#### ***NODO 4) REALIDAD 3: IMAGINADA-REAL-IMAGINADA:***

Apreciar lugares con tráfico regular percibidos como tales por la colectividad en coincidencia con las estadísticas empíricas constatables. Es decir, los ciudadanos saben de los lugares con tráfico lento y su percepción coincide con los datos reales, Por ejemplo, el efecto de mal estar que provoca un trancón, se puede llamar un hecho social; pero las conductas para evitarlo o enfrentarlo están en la mente de quienes

sufren sus previos efectos, originando una matriz de percepción que condiciona la elección de pasar por una calle y no por otra o preferir un horario sobre otro de allí



**Figura 16** *Nodo 5*



surgen lo que denominan croquis ciudadanos de preferencia sobre los mapas físicos de la ciudad. El tráfico significa un poderoso imaginario que mueve a actuar y a pensar el uso de la ciudad con el fin de evitarlo<sup>63</sup>. Silva lo mencionaba, la ciudad exige ser menos usada para ser más productiva y congestionarse zonalmente.

<sup>63</sup> El tráfico regular como referencia de imaginario social colectivo en la ciudad

***Nodo 5) Realidad 2: Real imaginada. Cuando lo real es dominante y lo imaginario lo potencia.***

Se denota claramente que las estadísticas comprobables sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Pereira son bastante altas, indicando que los motociclistas son los más afectados debido al elevado número de vehículos que transitan en la ciudad y el tráfico que se genera en horas pico, factores que aumentan considerablemente las posibilidades de accidentes fatales. No obstante, se manifiesta una marcada preferencia de los ciudadanos por transportarse en motocicletas<sup>64</sup>, es decir el miedo real de accidentalidad fue cediendo a un miedo imaginario. Realidades invisibles para la sociedad cotidianizada.

**¿Cómo se encarna ese ciudadano en el tráfico de la ciudad con respecto a los índices?**

La función de las significaciones es proporcionar un modo particular de respuestas a interrogantes primordiales de un colectivo, por cuanto cada sociedad debe definir su identidad. No se trata de respuestas sino de sentidos encarnados gracias al hacer de un colectivo en sus prácticas sociales.

---

<sup>64</sup> En los últimos años se ha visto un incremento considerable en la venta de motocicletas por encima de los vehículos automotores de cuatro ruedas, para el año 2009 el 60% de los accidentes involucran este tipo de vehículos.

**Figura 17** Tráfico en la ciudad de Pereira



**Fuente:** Elaboración propia

El tráfico es un mundo de posibilidades (primeridad) porque no está asociado a nada, la pregunta es ¿Cómo puede volverse concreto este concepto? Tal y como lo plantea Silva, cuando el tráfico en la ciudad de Pereira es enmarcado físicamente, no sólo en un espacio sino en un medio, en este caso los vehículos. Cuando se habla de tráfico vehicular en la ciudad de Pereira se concretiza, y por lo tanto es segundidad. Y a su vez permite que emerjan ideas en las personas evocando sentimientos colectivos como las calificaciones: Seguridad,

desempeños de las entidades gubernamentales, calles o zonas más inseguras, entre otras. En este momento se habla de terceridad, porque emergen ideas<sup>65</sup>.

Los sentimientos encarnados<sup>66</sup> van modificando los modos de ser, de ver, la manera de actuar y comportarse.

Tres cosas o elementos que hay en la definición de símbolo:

- 1) La cosa física: **Tráfico regular**
- 2) La cosa representada: **Encarnación**
- 3) Lo cosa que está ausente: **Deseo de una calidad de tráfico optimo**

¿Quién representa la cosa ausente? R/ **El signo la representa.**

Es una cosa que está ausente, que se ve a través de la cosa que nombramos, pero estas dos cosas anteriores pasan, porque nos generan o provocan ideas. ¿Cómo se controlan este tipo de cosas? **¡Dependen de las conexiones que hace cada investigador!**

O, Bedoya. (2017) citando a Peirce mencionaba en una catedra a sus estudiantes de maestría, “que el Signo: Es una cosa que sirve para transmitir conocimiento de alguna otra cosa, y que está en lugar de esta o la representa. Esta cosa se llama objeto del signo, la idea en la mente que el signo provoca, que es un signo mental del mismo objeto, y se llama interpretante del signo”.

---

<sup>65</sup> Una idea que genera una idea en alguien.

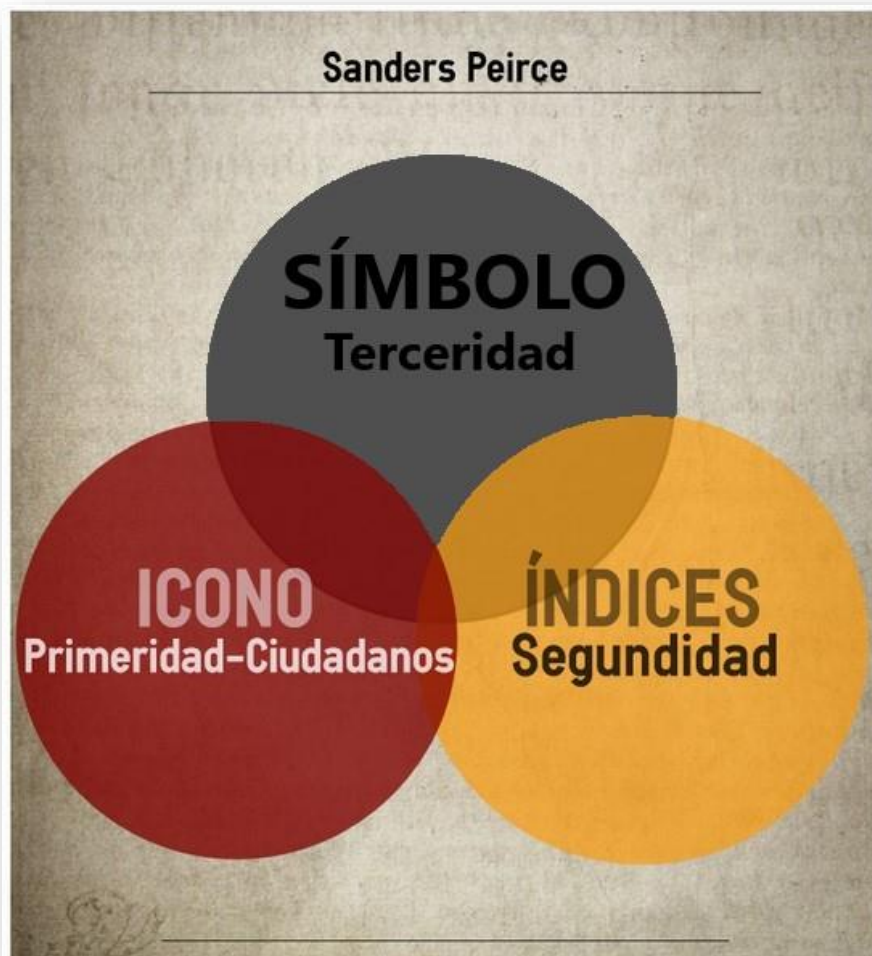
<sup>66</sup> Como califican una realidad, es un sentimiento colectivo.



Hay tres clases de signos.

- 1) Signo iconos (Imágenes)
- 2) Signos índices
- 3) Signos símbolos

**Figura 18** Icono, índices, Símbolo Sanders Peirce



**Fuente:** Phenomenological theory

Los iconos<sup>67</sup> tratan de realidades de ellos mismos (primeridades) son un mundo de posibilidades. Igual sucede con el concepto de tráfico, que por sí mismo no significa nada, es decir un icono que no está encarnado en algo, primeridad del signo<sup>68</sup>.

Existen índices<sup>69</sup> para decir que hay tráfico en la ciudad, índices como los tiempos de recorridos, distancias, comodidad, preferencia de transporte, horarios, rutas, etc. Y son denominados índices porque generan ideas en las personas, es decir no son por ellos mismos, sino porque van a lo simbólico para las personas y por tanto son terceridades.

El tiempo del tráfico<sup>70</sup> en la ciudad de Pereira ¿Qué sentimientos genera o que simboliza?

- 1) Genera sentimientos como: Efectividad, rapidez, seguridad, angustia, confort, etc. Por ello existe la construcción de la realidad colectiva social dando cabida a un mundo de posibilidades.

**Los ciudadanos son icono, pero ¿Qué índices de ese icono en el tráfico de Pereira me llevan a un símbolo?**

El ciudadano<sup>71</sup> o parte de él, se encarna en el tráfico de Pereira. Pues el tráfico por sí sólo no tiene sentido, los planificadores cometen el error de sacar a las

---

<sup>67</sup> El icono es el objeto del signo, y el signo es el objeto del ser fenómeno.

<sup>68</sup> El signo vehiculiza una idea, y por lo tanto genera ideas en las personas.

<sup>69</sup> El índice es el objeto del signo que en todo el signo es el objeto del ser fenómeno.

<sup>70</sup> El tráfico por sí mismo no representa nada, las personas adhieren sentimientos humanos al tráfico, lo encarnan. Sin embargo, es un icono porque genera sentimientos colectivos en la ciudad de Pereira.

<sup>71</sup> El índice es una parte de ese ciudadano que está encarnado.

personas y planean sin ellos, es entonces cuando el tráfico se convierte en un símbolo de calidad de vida, es un índice que va conectado con los afectos, sentimientos y percepciones que afectan la vida de las personas.

2) El tráfico se da cuando el ciudadano marca<sup>72</sup> o es marcado por la ciudad y genera unas rutinas y unos comportamientos

Dentro de los índices hay subcategorías:

Ciudad: Calificaciones, cualidades, Escenarios.

Ciudadanos: Rutinas, temporalidades, marcas.

### **Paso 5.3 La ciudad de los ciudadanos construcción de croquis afectivos**

Los croquis afectivos son la dimensión estética de la ciudad: nacida ahora de sus mismos moradores, de ella misma y del mundo. Hablar un poco sobre los urbanismos ciudadanos que viven en las ciudades según los imaginarios que los habitantes construyen y comparten de ella, donde las percepciones grupales hacen nuevos croquis ciudadanos (en lugar de los mapas de las ciudades físicas) en donde se puede pensar en conquistas sociales basadas en deseos subversores de los habitantes.

Cabe resaltar que no es una investigación a la altura de geógrafos cognitivos quienes estudian los procedimientos que siguen los habitantes de una ciudad

---

<sup>72</sup> Las marcas son subcategorías, pero se catalogan como segundidades.

para llegar a cualquier sitio de la misma empleando muchas rutas y sabiendo como hacerlo. Sin embargo, por medio del estudio de sus percepciones (Pereira cómo vamos) y realidades obtenidas de fuentes oficiales: (Audios, Periódicos) podemos darnos cuenta de algunos croquis ciudadanos y mapas cognitivos, que nos indican la forma en que los ciudadanos viven la ciudad imaginariamente.

La valoración de los croquis ciudadanos sobre los mapas físicos es evidente. Sin embargo, la ciudad física tiene muchas formas de exhibir sus sentimientos. Sentimientos que permean e incluso encarnan las conductas de los ciudadanos, cada habitante de la ciudad tiene un croquis afectivo acerca del tráfico, que en algunos casos puede coincidir con una parte o gran mayoría de la población es concebido como una de las inmensas variables que existe, es decir el croquis afectivo sobre el tráfico de un conductor de bus, tal vez no sea igual que el de un taxista o motociclista, que a pesar de estar situados en la misma calle por ejemplo la 7 con 22, pueda evocar diferentes emociones, sentimientos y percepciones, los croquis tienen la posibilidad de ser construcciones individuales que se socializan y se colectivizan según distintos puntos de vista urbano y los modos de fraccionamiento de percepción que exigen sus descripciones.

Es por esto por lo que una ciudad desde sus imaginarios se vive por sus croquis ciudadanos, pues se pueden descomponer y fragmentar hasta llegar a detalles desplazados que nos revelan más concretamente un tema en específico y casi imperceptible anidado en las mentes ciudadanas.

**La ciudad se parece a sus creadores, y éstos son hechos por la ciudad.**

“Un sujeto empieza a germinar dentro de una primeridad, la ciudad, se hace real porque hay ciudadanos que la habitan, la realizan, la actualizan.”

En la sexta con 22 donde el megabus hace el giro hacia el Lago de Pereira, en repetidas ocasiones se observa a jóvenes haciendo piruetas en bicicletas y patinetas. Este espacio, cabe resaltar no fue construido para que el ciudadano hiciera uso de esta forma, por el contrario, el uso de esta calle es para facilitar la movilidad del transporte masivo. Sin embargo, los ciudadanos crean y construyen usos que se van convirtiendo en rutinas (terceridades) que cada vez más se acentúan. Los ciudadanos de alguna u otra forma marcan o son marcados por la ciudad. Lo mismo sucede con los espacios públicos en donde repetidas veces algunos conductores aparcen sus vehículos, teniendo en cuenta que estos espacios no fueron construidos para que se dispusiesen de tal manera. Pero el imaginario ciudadano<sup>73</sup> es mayor que la realidad, es mayor que los agentes de control y la administración política, creando y construyendo de nuevo usos que se van convirtiendo en rutinas. Una construcción colectiva creada en las experiencias ciudadanas hace presente la propuesta de concebir la realidad como un fenómeno multiposible. Silva ya lo expresaba en sus textos sobre imaginarios urbanos, suscitando que la ciudad aparece como una inmensa red simbólica en permanente construcción y expansión. La ciudad se parece a sus creadores, y éstos son hechos por la ciudad (1992:19)

---

<sup>73</sup> El ciudadano mediante su imaginario hace uso del lugar realizando otras actividades muy diferentes a las que la administración política tenía destinado. La ciudad deseada contrasta con la ciudad planeada, las necesidades de los ciudadanos se solucionan desde los intereses administrativos sustentados en planes de desarrollo que desean ir a la par con otras ciudades, pero que tienden a segregar determinados sectores sociales en la localidad que desea transformarse.

## **6. Conclusiones**

El medio proporciona no solamente respuestas sino también preguntas, y con frecuencia más interesantes que aquellas planteadas inicialmente por el investigador.

### **¿Con qué se partió en un principio?**

En un principio este proceso investigativo partió con algunas inferencias que, a pesar de no tener un soporte teórico, se instauraron apelando a los sentidos e intuiciones. Cabe señalar que algunas de ellas pueden estar en concordancia con los hallazgos debido a que lo imaginado es equivalente a lo real, es decir: La comparación de la percepción imaginada sobre el tráfico por la colectividad podría coincidir con las estadísticas empíricas.

1) El coste del pasaje en transporte público es costoso, por lo cual algunos usuarios deciden adquirir un vehículo automotor en su preferencia motocicleta por su valor adquisitivo y por el costo beneficio a la hora de tanquear.

2) Muchos vehículos particulares siendo tripulados por un solo usuario, un carro ocupa el espacio de 5 motocicletas, espacio disponible subutilizado.

3) Carreteras estrechas, infraestructura vial inadecuada, llevando a embotellamientos.

4) Peatones y conductores no respetan las normas de tránsito lo que ocasiona accidentes y demoras en los viajes a sus destinos.

5) Cuando ocurre un accidente gran parte de los conductores reducen la velocidad, e incluso algunos estacionan momentáneamente sus vehículos para darse cuenta de lo sucedido, generando grandes filas de vehículos tras ellos.

### **¿Qué me fui encontrando en el camino?**

Una de las mayores conclusiones que se plantea, es que el plan de investigación puede evolucionar al mismo tiempo que la investigación por sí misma responde a las necesidades que se presenten. Esta flexibilidad se revela como una gran ventaja, porque el estudio de un sistema viviente<sup>74</sup> implica uno o múltiples componentes imprevistos a los cuales hay que ajustarse, replantear y readaptar. Las respuestas no sólo existen “allá fuera” tal vez se necesita experimentar y escudriñar un poco más en el interior, para encontrar ciertos índices<sup>75</sup> y factores que han de operar en la complejidad del proceso, entendiendo que un sistema cambia cuando su percepción de sí mismo cambia.

La percepción del tráfico en la ciudad esta permeada por multicausalidades que emergen en categorías y subcategorías que constantemente cruzan los umbrales de la mirada poli céntrica que hace el investigador bajo la lupa de un enfoque cualitativo. Es decir, no solo la investigación marca al investigador,

---

<sup>74</sup> Un Sistema viviente está compuesto de interacciones constantes, en el sentido de que todos sus elementos participan en la tarea de mantenerlo en funcionamiento; permite la aparición de nuevos elementos, en el que frecuentemente produce innovaciones que no fueron planeadas por ninguno de los elementos colaboradores. Cualquier sistema viviente está, por lo tanto, en cambio constante y todo ello sin contar con una “administración del cambio”.

<sup>75</sup> Concebir los índices como signos análogos a los síntomas

él está en la plena facultad de marcar la investigación, debido a que él mismo, reestructura su forma de pensamiento y alcanza otros niveles de abstracción más complejos.

En este proceso, fue posible reconocer a los imaginarios urbanos como representaciones sociales que se construyen colectivamente en el tiempo y el espacio, que se cimientan en formas de pensamiento, en creencias aparentemente íntimas, pero más allá, en los deseos, en los miedos, en los sueños y en las necesidades del ciudadano.

La ciudad deseada contrasta con la ciudad planeada, las necesidades de los ciudadanos se solucionan desde los intereses administrativos sustentados en planes de desarrollo que desean ir a la par con otras ciudades, pero que tienden a segregar determinados sectores sociales en la localidad que desea transformarse y en torno a la cual no se prevé el cambio que podrá tener a favor o en contra para nutrir los imaginarios de los ciudadanos. Cualquier percepción se hace según los imaginarios que tenemos de la realidad y que una nueva realidad tarda en aceptarse como nueva imagen y nueva realidad. De esta manera el imaginario no sólo es una percepción colectiva sino una categoría de la cognición. Un modo de operar la mente para crear y construir la realidad social.

Tenemos pues que la ciudad como espacio físico está allí, y que la idea que se tiene de ella a la hora de ser. Depende en gran medida de las percepciones que de ella se tenga. Se acude entonces en este momento a la propuesta de



Urbanismos Ciudadanos, para sustentar que la ciudad no es un ser por sí solo, sino que es la construcción que hacemos los ciudadanos.

Hay algunos imaginarios sobre el tráfico de la ciudad que se sostienen en el tiempo, y algunos marcan una tendencia de disminución, pues en la realidad objetiva no existen, pero si en el mapa integral de su mente. Cada nueva situación urbana puede recomponer los croquis ciudadanos existentes pues las fronteras entre lo real e imaginado son muy débiles.

Un caso específico para principios del 2009 fue la implementación del megabus en la ciudad, y los cambios que obviamente modificaron no sólo la estructura de la ciudad sino la percepción de los ciudadanos en muchos aspectos, en este caso particular sobre el la calidad del tráfico. La urbe o parte de ella aún tienen la sensación de que el sistema de buses públicos antiguos era más eficiente, en muchos aspectos, aspectos que no entraremos a debatir, pero que nos lleva a pensar que existen memorias sociales que se viven como historias reales sin que en realidad haya algún “soporte de datos fidedignos” pero que una comunidad ha asimilado como ciertos y comprobados. En este caso los imaginarios están más del lado de la memoria que de la historia.

## **Índices presentes que sustentan la percepción de la calidad del tráfico en la ciudad**

Para poder hallar los índices en este proceso investigativo se plantearon las siguientes inquietudes metodológicas.

- 1) ¿Tengo iconos y símbolos que me faltan? R/ Los índices, pistas huellas.
- 2) Si la gente dice que la percepción del tráfico es regular, ¿qué índices tienen ellos para decir eso?
- 3) Un índice que no esté relacionado con icono y un símbolo me lleva a otro lado, ¿Dónde logra uno que sea un signo completo? Que ese índice si este conectado con un icono y con un símbolo. Ahí entonces se puede hablar de que es un índice del tráfico en la ciudad, porque están los tres.
- 4) En la gente hay unas cosas presentes que le evocan un tráfico regular, si hay un tráfico regular en la ciudad ¿Cuál es el imaginario? Es el que está ausente, Silva lo menciona, la posibilidad es que exista un tráfico optimo o el no tráfico.

Cuando se habla de percepción imaginaria se hace no en tanto que sea “verdadera” comprobable, sino en la medida en que su percepción, digamos de nuevo inconsistente, es afectada por los cruces fantasiosos de su construcción social y se incorpora a los ciudadanos reales de la urbe.

## **Normatividades y agentes de control:**

### **Índices presentes:**

- Administración municipal
- Autoridades de tránsito
- Estrategias de sensibilización cívica
- Seguridad vial
- Responsabilidad ciudadana

## **Ciudadanos y Ciudad:**

### **Índices presentes:**

- Conductores
- Comunidad
- Peatones
- Actores sociales

## **Vías y carreteras**

### **Índices presentes:**

- Malla vial
- Corredores viales
- Vías alternas
- Infraestructura
- Construcciones y adecuaciones

## **Tráfico, medios de transporte y movilidad**

### **Índices presentes:**

- Movilidad
- Vehículos (Públicos, privados)

- Transporte masivo
- Conductores
- Seguridad vial
- Señalización y semaforización
- Pico y placa
- Infraestructura
- Efectividad
- Confort
- Tiempos de espera

## **Grupo # 5: Índices de accidentes de tránsito**

### **Índices presentes:**

- Alcoholismo
- Celeridad en los trayectos (alta velocidad)
- No respeto de las normas de tránsito
- Inexperiencia al volante
- Congestión vehicular
- Vías y carreteras en mal estados

Aunque haya temas que tengan baja cantidad de respuestas pueden considerarse dicientes. En este aspecto es muy importante la lucidez de quienes lean los resultados numéricos. También debe observarse en estas bases de datos que todo aquello de la ciudad que no se mencione como (Zonas, olores, sentimientos, recuerdos) deberían resaltarse cuando se lean las estadísticas pues son igualmente valiosos. En efecto de esto se trata, de captar de cierto modo lógico las huellas de percepción ciudadana y devolverlas como mapas de evocación de la ciudad.

## **El cambio que genero esta investigación en mi**

En un principio se tiene el sentimiento de no avanzar, de parecer que hace falta algo sino se culmina este proyecto. Pero, poco a poco y paso a paso necesariamente en el transcurso del proceso, se evidencia que investigar es la ocasión de encontrar, pero también de encontrarse y conocerse, de dejarse penetrar por los datos, de estar de acuerdo con las primeras intuiciones y de hacerlas añicos pasado un tiempo, de nutrir el pensamiento con lecturas, de reflexionar largas horas con las ideas que emergen en los momentos en que menos las esperabas, por ejemplo: en medio de una conversación con mi padre, en el silencio y la quietud de una madrugada o paradójicamente mientras trotaba por la vereda en el fallido intento de despejar mi mente sobre el proyecto. La investigación provoca la creatividad, eleva el nivel y complejidad del pensamiento. Sin embargo, simultanea e imperceptiblemente, adormece la falsa sensación de no avanzar, pues todo en un principio estuvo allí, todas las fichas tal cual un rompecabezas estuvo ahí, esperando ser utilizadas en el momento adecuado, o más bien esperando ser vistas a medida que el investigador va madurando su entendimiento. Supongamos que quieres viajar de noche, origen Pereira destino Medellín, no necesariamente necesitas tener todo el camino iluminado, basta con los 3 a 5 metros de luz que te den las farolas de tu carro, para ver cada tramo y poder maniobrar según el terreno por el que transites. Así mismo fue este proceso investigativo, un paso a paso metodológico, que llevaba la consigna de hacerte ver el panorama completo con los lentes adecuados.

Finalmente, queda el placentero sentimiento de poder culminar un proyecto de esta envergadura, y poder estar a la altura de los retos que se proponen grandes personas, entre la cuales suscito a la doctora Olga Lucia Bedoya, y el doctor Armando Silva, teniendo en cuenta su reconocimiento nacional e internacional en base a los apoteósicos avances en materia de los imaginarios urbanos.

## **7. Hallazgos**

El investigador no busca nada en concreto, pero lo busca todo. Cuanto más sepa que no sabe o cuanto más ponga en cuestión sus certezas, más estará dispuesto aprender la realidad en términos que no sean los propios (Rosana Guber)

Cultural y simbólicamente las personas califican su realidad de acuerdo con lo que es ausente para ellos (símbolos) pero a partir de que se hacen presentes, de los índices y de los iconos de las imágenes que ya se tienen incorporadas, la realidad social al ser siempre compleja y portadora de múltiples posibilidades se nos presenta como un tejido desgarrado, desarticulado. Esta herida de la realidad social es suturada simbólicamente por los grupos humanos a través de la construcción de imaginarios sociales como los del progreso y el desarrollo (Bedoya, 2008, p. 102). La realidad es de múltiples posibilidades. En palabras de García Canclini, el imaginario se compone de lo que empíricamente observamos, de los deseos y los miedos impresos en construcciones simbólicas cercanas a una concepción socio cultural.

Los modos de percepción grupal constituyen la base de los imaginarios; reflexionar desde ellos sobre conductas colectivas implica, entonces, concebir unas matrices psíquicas y pre-conceptuales que nos revelan los invisibilizados índices que están tras la percepción del ciudadano en la calidad del tráfico, como investigador se tiene la conciencia de que existe una ciudad imaginada colectivamente<sup>76</sup> que afecta los espacios reales de la ciudad, concepto que podríamos denominar autoconstrucción social del espacio público.

Cuando se investiga se recogen informaciones de naturaleza muy diversa: unas serán inmediatamente útiles, otras serán pertinentes más tarde, otras permanecerán perfectamente inútiles. Es evidente que la astucia consiste en recoger el máximo de informaciones utilizables y el mínimo que no servirán para nada, pero ninguna seguridad está atada a las informaciones que se nos han dado. En sí mismos los elementos de información no dicen nada y dicen todo a la vez.

En resumen, si todo proyecto de investigación sigue con mayor o menor fidelidad las mismas etapas, estas no se presentan siempre en el mismo orden. El investigador debe prepararse para improvisar, cambiar de cuestiones y de conceptos, para confrontar sus ideas iniciales con los datos en la medida en que ellos se presentan. La cuestión de investigación se sitúa en una perspectiva evolutiva y debe desarrollarse según las necesidades de aprendizaje.

---

<sup>76</sup> Los "imaginarios dominantes en la ciudad se hacen visibles cuando es posible hacer la distinción entre la ciudad física y la deseada o lo mismo planeada y la realmente existente.

El hallazgo más importante de esta investigación es entender que la percepción que se da sobre la calidad del tráfico en las estadísticas o en las cifras porcentuales, no se debe simplemente a los índices que, por supuesto se encuentran presentes, sino a la interacción de estos con los ciudadanos<sup>77</sup>. En el fondo los ciudadanos no califican el tráfico de la ciudad por su infraestructura vial, por sus normatividades, por sus medios de transporte o cualquier otra variable<sup>78</sup> que se encuentre inmersa, con esto no quiero plantear que no sean importantes ni que se les tenga en cuenta. Por consiguiente, es esencial definir que este proceso calificativo se realiza a través del sentir del ciudadano conforme a la interacción con esos índices y por tanto a la evocación colectiva de esa percepción. El proceso investigativo ya no sólo se concentró en la búsqueda de los (índices, señales, huellas) que demostraron que la calidad del tráfico era regular o no, sino en la relación entre la estadística y la sensación, la encarnación con el dato, los mensajes inteligibles de los ciudadanos y sus construcciones grupales sobre la percepción.

## **8. Reflexiones**

A pesar de ser una investigación basada en el protocolo<sup>79</sup> de análisis/síntesis de información cualitativa de los imaginarios urbanos, y en esencia una de las

---

<sup>77</sup> Los sentimientos, las impresiones, las emociones son datos importantes que ayudan a comprender una situación que solo los hechos dejan entrever

<sup>78</sup> El control de variables se refiere a los procedimientos que precisamos en la investigación con el fin de probar o limitar las probables fuentes de error, a la vez constituye una guía o dirección.

<sup>79</sup> Producción inédita sin publicar de la doctora en Ciencias políticas Olga Lucia Bedoya, directora de la maestría en comunicación educativa Utp.



líneas de investigación que se desprenden del macroproyecto Pereira Imaginada, dirigida por la doctora Olga Lucia Bedoya. Es interesante ver como cada investigador pone su sello personal en el transcurso de su realización, dejando entrever un variopinto esquema interdisciplinar, que tiene por objetivo enriquecer estos procesos académicos, y dar espacio a posibles transformaciones del mismo, debido a que la guía sistemática es flexible y brinda la libertad de generar cambios estructurales no sólo en la secuencia de sus pasos, sino en la supresión y/o adición de alguno de ellos, según el interés investigativo de su operante.

Un aspecto importante que mencionar es que cada investigador de nuestro grupo de trabajo ha salido de alguna dificultad epistémica durante el transcurso, sirviéndose más de su buen sentido antes que de su teológica práctica “imprevistos que se deben resolver con urgencia” No queriendo decir con esto que la argumentación teórica no tenga validez alguna. Entonces es allí donde el investigador según la lógica reconstruida que percibe en los informes de investigación cuando el proyecto ha concluido, encuentra que siempre hay notas falsas en una investigación, como en cualquier parte, y encuentra aquí los incidentes en el camino, seguido de problemas, los cuales procede a resolver recurriendo a la lógica práctica, valiéndose de sus pequeños y eficaces secretos, de fórmulas simples, de descubrimientos concretos y de sus sentidos e intuiciones.

No es entonces inútil insistir sobre la claridad de las transcripciones y su clasificación porque el investigador puede estar forzado a redactar su informe

mucho tiempo después de haber culminado el período de observación. El retomar quizás el análisis de los datos para sacar otros resultados<sup>80</sup>.

Finalmente encuentro muy interesante ver que el objeto de investigación es más bien vago al comienzo, no siendo obligatorio apuntar a la precisión extrema; se debe tener una buena idea, señalar los grandes hitos y las líneas directrices, pero de nada sirve planificar todo en detalle. Si el investigador no está muy seguro de la cuestión que estudiará, sin embargo, el constante contacto con el terreno ayuda a precisarlo; la verdadera cuestión surge a veces en el curso de la realización del proyecto.

---

<sup>80</sup> La acumulación de estas notas recordará de alguna forma la historia metodológica del proyecto de investigación y la crónica de los acontecimientos. Estas son las observaciones interesantes, las ayudas de memoria que constituyen una crítica de las tácticas empleadas y una evaluación de su eficacia

## 9. Bibliografía

- Augé, M. (1992). Los no lugares, espacios del anonimato “una antropología de la sobre modernidad”. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Augé, M. (1998). El viaje imposible. El turismo y sus imágenes. Barcelona: Gedisa Editorial.
- BARRENA, S. “El icono, el índice y el símbolo” Traducción al castellano. (c.1893-1902). Fuente textual en CP 2.274-308 MS 478 (Syllabus), 1903
- Bedoya, O. (2011) Pereira Imaginada. Pereira: Editorial
- Betancourt, E. (2004) Memoria individual, Memoria colectiva y memoria histórica: lo secreto y lo escondido en la narración y el recuerdo. UPN, Universidad pedagógica nacional.
- Buendía, L.; Colás, P. y Hernández, F. (2001): Métodos de investigación en Psicopedagogía. Madrid: McGraw-Hill.
- Cardona, A. Álvarez, M (2011) Medellín imaginada desde la televisión. *Los imaginarios en la serie de televisión “Muchachos a lo bien”*, Universidad Tecnológica de Pereira.

- Cardona, S. Marín, N. Agudelo, J (2014) Imaginarios urbanos del público de ciudadanos de la vereda la Florida. Universidad Tecnológica de Pereira, facultad de ciencias de la educación
- Castoriadis, C. (1983). La institución imaginaria de la sociedad, vol. 1. Barcelona: Tusquets.
- Cucurella, A. (1999) Antropología del ciberespacio: Serie pluriminor, Quito: Ediciones Abya-Ayala
- Fernández, A. (2007). Las lógicas de la colectividad: imaginarios, cuerpos y multiplicidades. Buenos Aires, Biblos.
- Gadamer, H. (1996) Estética y hermenéutica. Introducción de Ángel Gabilondo. Editorial Tecnos, p.304. Madrid
- Halbwachs, M. (1991). Fragmentos de la memoria colectiva (trad. y selec. de Miguel Ángel Aguilar). Revista de Cultura Psicológica(México)
- Jaramillo, J. (2010). Observatorio de movilidad vial. *Informe final de trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Magister en Instrumentación Física*. Grupo de investigación Sirius, Pereira.
- Lindón, A & Aguilar, M. (2006) Lugares e imaginarios en la metrópolis. Anthropos Editorial. Rubí (Barcelona)

- Manero, R. & Soto, M (2005) Memoria colectiva y procesos sociales. Universidad autónoma metropolitana Xochimilco, departamento de educación y comunicación. México
- Martínez, M. (1998). El método etnográfico de investigación. *Manual teórico-práctico*. México: Editorial Trillas.
- Maslow, A. (1943). "A Theory of Human Motivation", *Psychological Review*, vol. 50, pp. 370-396.
- Pereira Imaginada. (2009-2014). Grupo de Investigación: Comunicación Educativa. Maestría en Comunicación Educativa. Facultad Ciencias de la Educación. Universidad Tecnológica de Pereira.
- Plan Integral de Movilidad Metropolitana. DIAGNÓSTICO Y FORMULACIÓN DEL PIMM. [aut. libro] Fernando Cortés Larreamendy. Pereira: s.n., 2006.
- Restrepo, M. (1993) Ser signo interpretante, filosofía de la representación de charles Peirce. Significantes de papel ediciones, santa fe de Bogotá.
- SILVA, A. (1998). *Albúm de Familia*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.

- Silva, A. (2004). Imaginarios urbanos: hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología. Bogotá: Convenio Andrés Bello, Universidad Nacional de Colombia.
- Silva, A. (2007). Imaginarios Urbanos en América Latina. Urbanismos Ciudadanos. Barcelona: Fundación Antoni Tapies.
- Silva, A. (2013). Imaginarios: Asombro Social. Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.
- Torres, L. (2007). Formulación y evaluación de posibles modelos de crecimiento del tránsito en la ciudad de Pereira en función de variables indirectas medibles. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
- Thomson, I. (2002). La congestión del tránsito urbano: Causas y consecuencias económicas y sociales.
- TYLER, S.A. (1986). "Post ethnography: From document of the occult to occult document", en J. CLIFFORD y E.E. MARCUSE, éd: Writing culture: The Poetics and politics ETHNOGRAPHY, Berkeley: University of california press, p. 122-141.
- Wunenburger, J. (2003) Antropología del imaginario. Buenos Aires: Editorial del sol.

## **10. Cibergrafía:**

- Traficon. Video análisis para captación de datos de Tráfico, detección automática de incidentes y detección de presencia. [En línea] [Citado el: 29 de Julio de 2017.] <http://www.traficon.com/index.jsp>.
  
- Alcaldía de Pereira, (2008) El plan de desarrollo de Pereira es coherente con las políticas nacionales y los objetivos de desarrollo del milenio. <http://www.pereira.gov.co/docs/2008/comunicados/COMUNICADO%20174>.

## 11. ANEXOS.

### *Anexo 1 Ficha Técnica Pereira Cómo vamos*

<p><b>FICHA TÉCNICA DE CÓMO SURGIERON LOS DATOS DE PEREIRA CÓMO VAMOS<sup>81</sup></b> <b>“Estética del Procedimiento”</b></p> <p><b>Fecha:</b> 13/12/2016 <b>Lugar:</b> Cámara de comercio de Pereira <b>Hora:</b> 8:00 am 10:00 am</p>
<p><b>Descripción:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Entrevista personal en hogares</li><li>➤ 1000 personas mayores de 18 años, estratos sociales 1-6</li><li>➤ Muestra representativa de la población de la ciudad, con un margen de error del 3,1% con el 95% de confianza.</li><li>➤ Entre 25 de octubre y el 18 de noviembre de 2016</li><li>➤ Muestreo aleatorio y multietápico, estratificado en su primera etapa y por cuotas.</li><li>➤ La muestra fue ponderada para reflejar la estructura poblacional de la ciudad por género, edad, nivel socioeconómico (NSE) Zona y ocupación.</li><li>➤ Revisión de la encuesta (Eficiencia, pertinencia y economía) y cambio metodológico que amplió la representatividad.</li></ul>
<p><b>Notas personales:</b></p> <p>En el banco de datos de Pereira cómo vamos escudriñe con la firme intención de encontrar información oculta que fuese más allá de cifras porcentuales, que a su vez permitieran la reflexión que desencadena el dato. Sin embargo, no fue posible entrecruzar estos factores como hecho de información y de proyección ciudadana que es lo que posibilita el diseño de croquis ciudadanos.<sup>82</sup></p>

**Fuente:** Pereira cómo vamos (2013)

<sup>81</sup> Videoconferencia completa Pereira Cómo Vamos, en el mismo explican la estética del procedimiento en la adquisición de los índices para temas específicos: Tráfico, Salud, Educación etc. <https://www.youtube.com/watch?v=1GxNTjsOq38>

<sup>82</sup> Datos porcentuales no es posible encontrar percepciones ciudadanas.



## Anexo 2 Red de ciudades 2013

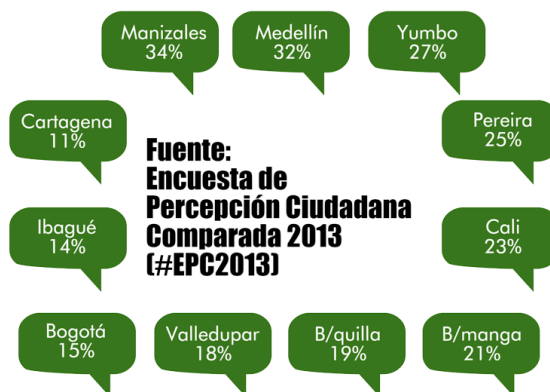
Un informe especial de:

**RED DE CIUDADES**   
**cómovamos**

# 16 de Noviembre DÍA INTERNACIONAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

% de ciudadanos que consideran que los residentes de su ciudad se comportan bien o muy bien frente al CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS BÁSICAS DE TRÁNSITO

## PERCEPCIÓN

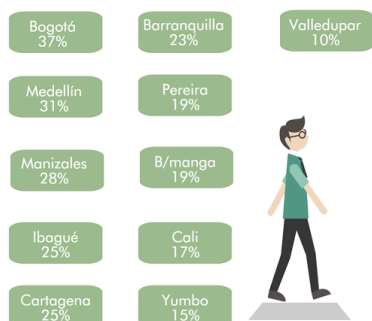


**Fuente:** Pereira cómo vamos (2013-2014)

## Anexo 3 Porcentaje de Peatones y motociclistas Lesionados

% de peatones y motociclistas lesionados en accidentes de tránsito Vs. Total en ciudades (2013)

## PEATONES

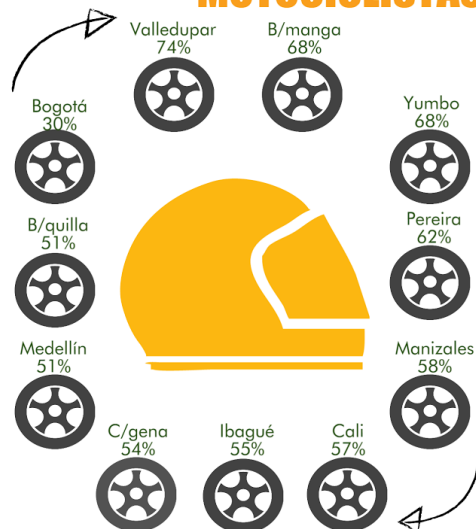


**Fuente:** Medicina Legal

Total lesionados (ciudades Red) en 2013

Bogotá	4630
Medellín	2780
Cali	1962
B/manga	1714
Ibagué	1383
Pereira	1230
B/quilla	1203
Manizales	959
Cartagena	648
Valledupar	537
Yumbo	119

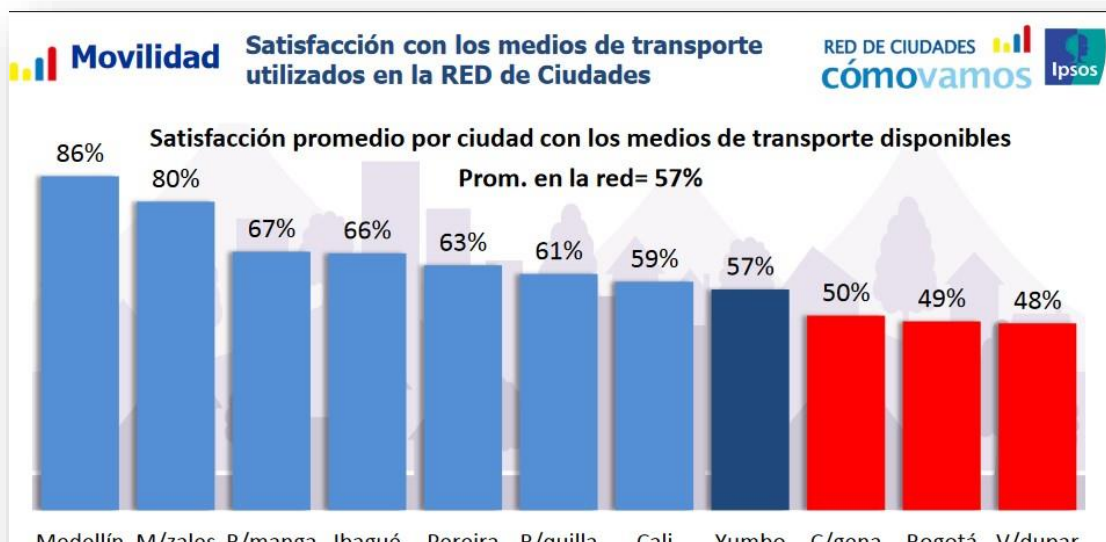
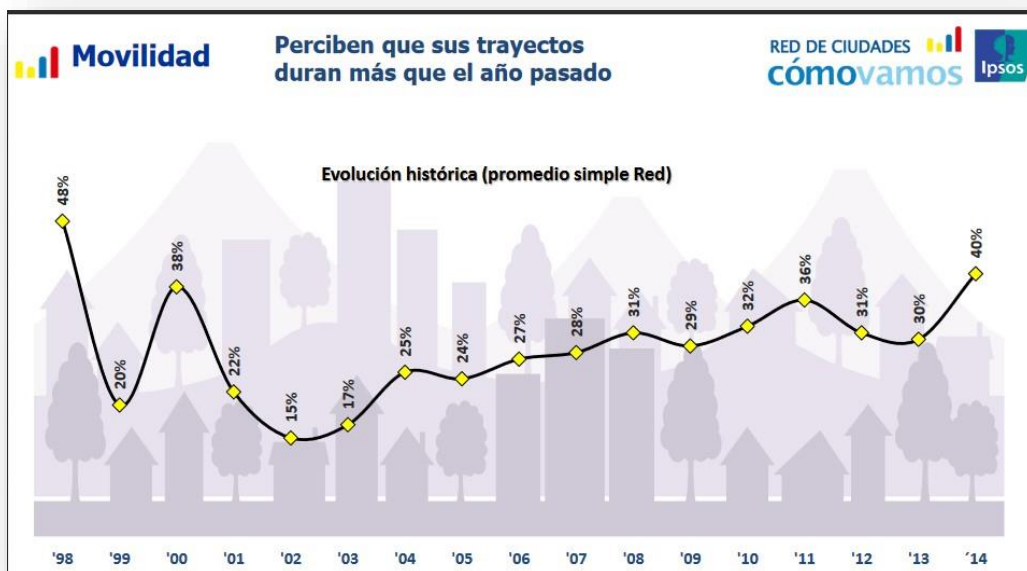
## MOTOCICLISTAS



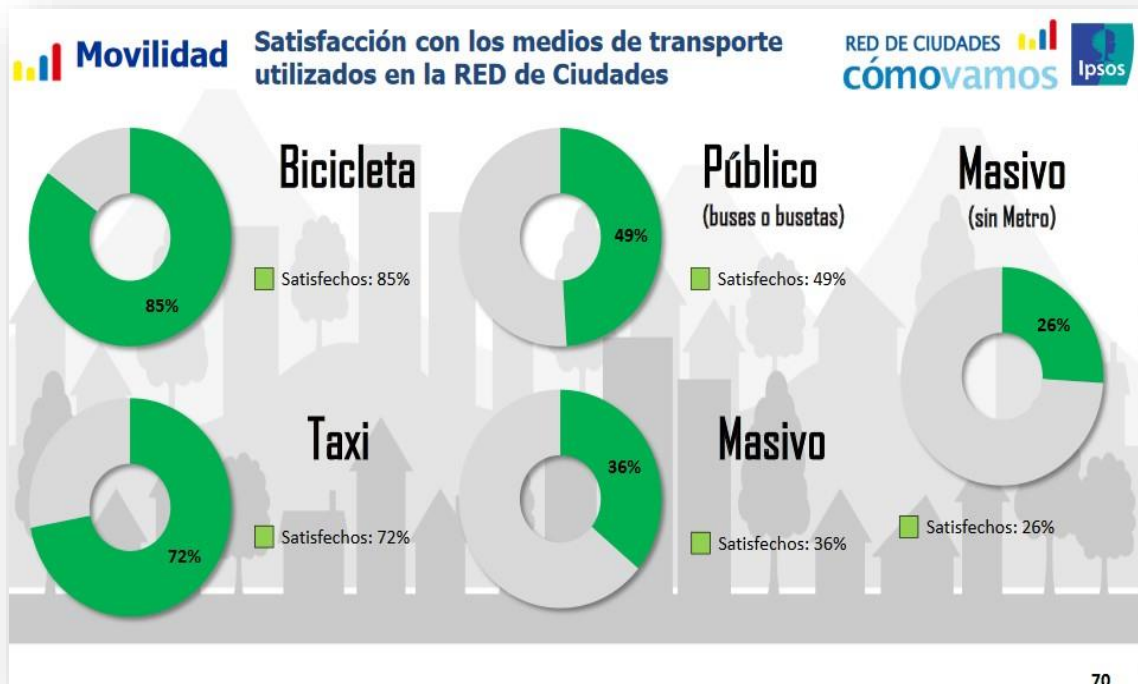
**Fuente:** Pereira Cómo vamos (2013-2014)



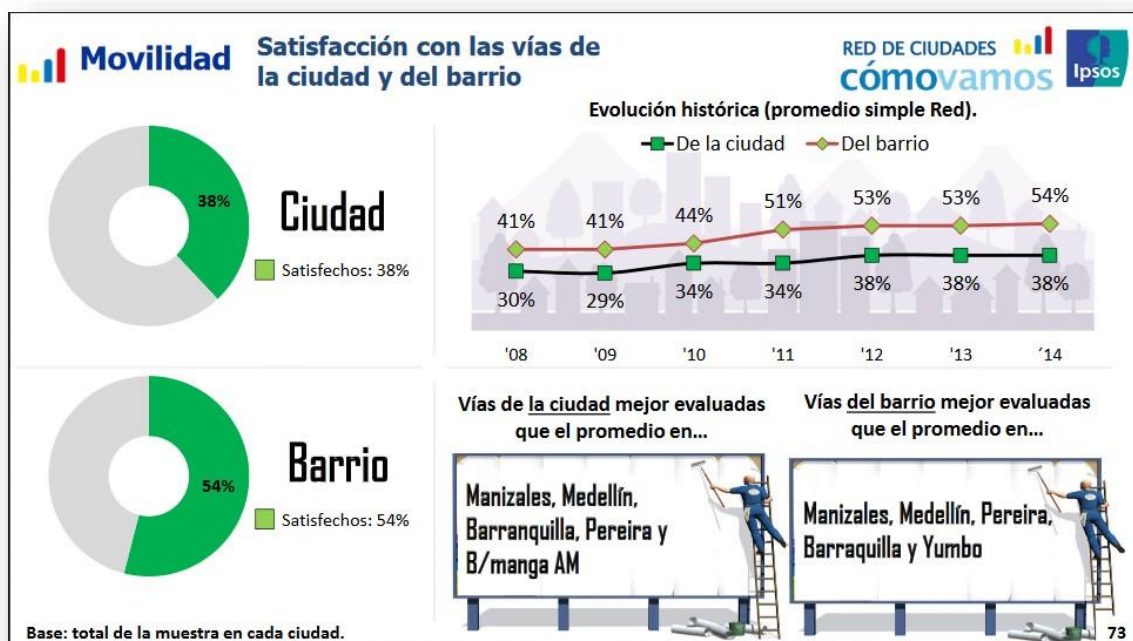
#### ***Anexo 4 Satisfacción con los medios de transporte***



**Fuente:** Pereira Cómo Vamos (2013)

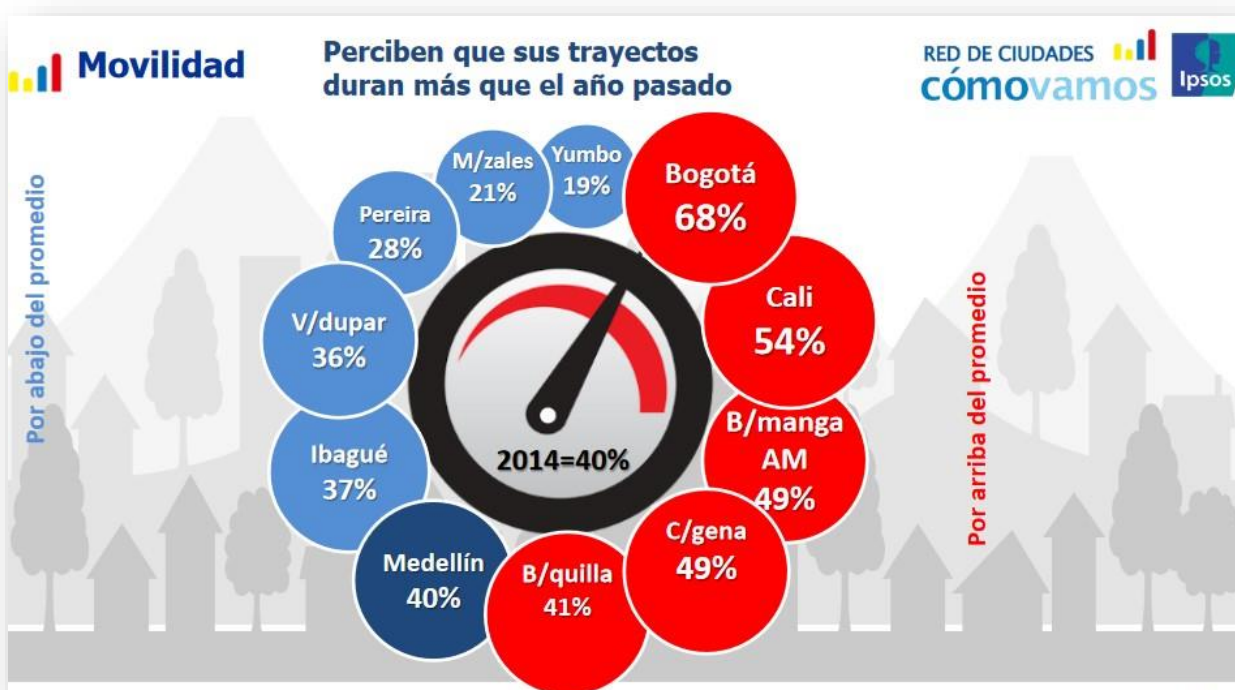


**Anexo 5** Movilidad satisfacción con los medios de transporte



Fuente: Pereira Cómo vamos (2013)

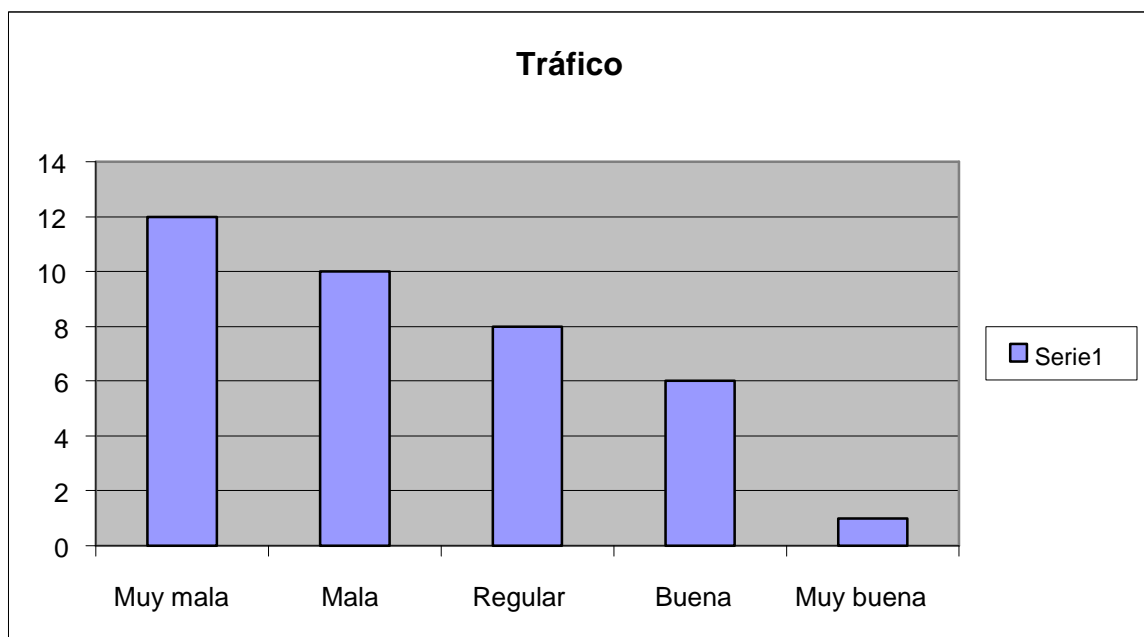
### Anexo 6 Trayectoria de viajes 2014





Fuente: Pereira Cómo Vamos (2014)

### Anexo 7 Percepción del tráfico en la ciudad



Fuente: Pereira Imaginada (2011)

**Anexo 8** *El imaginario de accidentalidad vehicular encarnada en imágenes*



**Fuente:** Elaboración propia